DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

1 maja Nr. 10. Rok 1928.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

103.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 29 marca 1928 r. w sprawie zmiany regulaminu Dyrekcyj K. P.

W myśl § 10 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 9 grudnia 1927 r. w sprawie umiejętności zawodowej do prowadzenia przemysłu koncesjonowanego (Dz. U. R. P. Nr. 111, poz. 943 z 1927 r.) Dyrekcje K. P. powołane są do wydawania zaświadczeń o posiadaniu przez petentów dostatecznych wiadomości fachowych w zakresie taryf kolejowych i przepisów przewozowych.

W związku z powyższem w regulaminie Dyrekcyj K. P. wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 7 (str. 20) w ustępie p. t. „Wydział Handlowo - Taryfowy, Dział 2 taryfowy" dodaje się na końcu ustępu następujące słowa: „sprawy wydawania osobom ubiegającym się o koncesję na prowadzenie biur przewozowo - reklamacyjnych zaświadczeń o posiadaniu przez wiadomości fachowych w zakresie taryf kolejowych i przepisów przewozowych".

2) w § 20 na str. 36 dodaje się nowy punkt 24 a) następującej treści: „Wydawanie osobom, ubiegającym się o koncesję na prowadzenie biur przewozowo-reklamacyjnych, zaświadczeń o posiadaniu przez nie wiadomości fachowych w zakresie taryf kolejowych i przepisów przewozowych".

3) w § 28 (dalszy ciąg) na str. 53 dodaje się nowy punkt 11 a) o następującem brzmieniu:

„stwierdzanie w porozumieniu z Naczelnikami Wydziałów Eksploatacyjnego i Kontroli Dochodów posiadania wiadomości fachowych w zakresie taryf kolejowych i przepisów przewozowych przez osoby starające się o otrzymanie koncesji na prowadzenie przedsiębiorstw (biur przewozowo - reklamacyjnych), trudniących się dochodzeniem roszczeń, powstających z umowy o przewóz towarów do Zarządów kolejowych".

Petenci powinni wnieść podanie o wydanie zaświadczenia do Dyrekcji K. P. w obrębie której ma znajdować się siedziba przedsiębiorstwa, uzasadniając je podaniem studjów i dotychczasowego zajęcia przy dołączeniu odnośnych świadectw w oryginale lub uwierzytelnionych odpisach.

Przy badaniu kwalifikacyj fachowych należy w pierwszej linji stwierdzić, czy petent, posiada kwalifikacje naukowe, tudzież przygotowanie praktyczne i ocenić, czy dane te są wystarczające do wydania rzeczonego zaświadczenia.

W braku powyższych danych należy zapomocą ustnego nieformalnego egzaminu przekonać się, czy petent jest należycie obznajmiony z przepisami przewozowemi i taryfowemi, mającemi związek z wnoszeniem reklamacyj z tytułu nadpłat przewoźnego, zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki oraz przekroczenia terminu dostawy.

Egzamin ten powinni przeprowadzić Naczelnicy wyżej wymienionych Wydziałów, bądź osobiście, bądź pod swoją odpowiedzialnością, przez upoważnionych odpowiednio kwalifikowanych pracowników.

Zaświadczenia, o których wyżej mowa, wydaje się po zatwierdzeniu i podpisaniu przez Prezesa Dyrekcji K. P. na wniosek Naczelnika Wydz. Handl. Taryf. przedstawiony w porozumieniu z Naczelnikami Wydziałów Eksploatacyjnego i Kontroli Dochodów.

O wydaniu każdego zaświadczenia należy donieść Ministerstwu Komunikacji.

104.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1928 r. Nr. I/5186/BO/28 w przedmiocie zmian i uzupełnień Przepisów Kancelaryjnych dla D. K. P., zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Kolei z dnia 6 lutego 1925 r. Nr. Pr. 600/25.

W Przepisach Kancelaryjnych dla D. K. P., przeprowadza się następujące zmiany, względnie uzupełnienia:

1) W § 2 dodaje się nowe zdanie na końcu ustępu 1-go, następującej treści:

„Ponadto, w westybulu gmachu Dyrekcji, winien znajdować się ścienny wykaz poszczególnych Wydziałów i Działów, z wymienieniem imion i nazwisk wszystkich Naczelników Wydziałów i Kierowników Działów".

2) W § 3 ust. 1, po słowach „przez interesantów" zamienia się kropkę na przecinek i wstawia się słowa „z wyjątkiem ofert, składanych wskutek rozpisanego przetargu (§ 13).", w ustępie 5-tym, po słowach „do rąk własnych" dodaje się: „(§ 5),".

3) W § 10, skreśla się punkt b, skutkiem czego, numerację dalszych punktów c, d, e, zmienia się na: b, c, d,.

4) W § 12 ust. ostatni, po słowie „terminarzu", wstawia się: „(§29)", na końcu zaś paragrafu, umieszcza się nowy ustęp: „Równocześnie z przygotowaniem aktu, wskutek którego ma nadejść większa ilość odpowiedzi, odnośny Wydział powiadamia o tem Kancelarję Dyrekcji zapomocą osobnego zawiadomienia (wzór 8)".

5) Skreśla się tekst § 13, a w miejsce niego wstawia się następujący:

„Oferty nadesłane wskutek rozpisanego przetargu oraz pisma zawierające cofnięcia, uzupełnienia i zmiany ofert, wrzuca się bezzwłocznie po ich otrzymaniu z poczty, bez otwierania kopert, do przeznaczonej na ten cel skrzynki, umieszczonej w miejscu dostępnem dla osób prywatnych.

Interesanci, składający oferty osobiście, wrzucają je własnoręcznie do skrzynki. Skrzynka do ofert winna być zaopatrzona w dwa różne zamki względnie plomby lub pieczęcie lakowe i posiadać zabezpieczenie, uniemożliwiające wyjęcie oferty przez otwór od wrzucania. Klucze, względnie plombownice lub pieczęcie, przechowują organa, wyznaczone przez Prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych.

Oferty wpisuje się do dziennika podawczego w dniu komisyjnego ich otwarcia".

W związku ze zmianą tekstu § 13, skreśla się na str. 27 Przepisów, wzór Nr. 8, na str. zaś 28, dotychczasowy wzór Nr. 9, oznacza się cyfrą 8.

6) Do § 14 dodaje się nowy ustęp:

„Kancelarja Dyrekcji, po wciągnięciu aktu „z urzędu", do dziennika podawczego, powiadamia o tem odnośny Wydział, osobnem zawiadomieniem (wzór Nr. 9), celem odnotowania Nr-u w numerowidzu.

Treść tego wzoru podaje się w załączniku I.

7) W § 15. ust. 1, po słowach „(także pismami M. K.)", wstawia się: „(§ 5".

8) W § 17 ust. 1, skreśla się słowa „z wyjątkiem spraw szczególnie ważnych i niecierpiących zwłoki", dodaje się natomiast na końcu paragrafu, nowy ustęp: „Korespondencja, zawierająca sprawy niecierpiące zwłoki, winna być zaprotokółowana i znaleźć się w ręku właściwego Naczelnika Wydziału, najpóźniej w godzinę po nadejściu".

9) W § 18 ust. 1 zmienia się słowo „funkcjonarjusz" na „Kancelista" a po słowach „znak Działu", wstawia się słowa „i referenta", tudzież skreśla się ustęp drugi tego paragrafu.

10) W § 19 skreśla się początek ustępu 1-go, do słów „w księdze doręczeń" włącznie, a zamiast tego umieszcza się słowa „Po potwierdzeniu odbioru korespondencji w książce doręczeń (§ 18), Kancelista Wydziału", na końcu zaś ust. 1 skreśla się kropkę i dodaje następujące wyrazy: „najpóźniej w godzinę po potwierdzeniu odbioru korespondencji".

11) W § 19 ust. 2, w wierszu 4, zamienia się spójnik „i" na przecinek, na końcu zaś ustępu dodaje się nowe zdanie: „Kierownicy Działów sygnują otrzymaną korespondencję na poszczególnych referentów, poczem przesyłają teczki z korespondencją kanceliście, celem wpisania znaków referentów do numerowidzów. Po uskutecznieniu tego, kancelista zwraca teczki z korespondencją właściwym Działom".

Po tak uzupełnionym ustępie drugim, umieszcza się nowy ustęp (trzeci), następującej treści: „Wszystkie czynności, wymienione w poprzednich ustępach, winny być bezwzględnie dokonane w przeciągu siedmiu godzin zajęć biurowych".

12) W § 19 w ust. ostatnim, skreśla się słowa „po wciągnięciu ich do księgi numerów", a w miejsce nich wstawia się: „przy zachowaniu postępowania, unormowanego w ustępach 2 i 3 niniejszego paragrafu", a po słowach „przesyła się je", dodaje się wyrazy, „w tempie przyśpieszonem".

13) § 20 skreśla się, a w związku z tem także wzór 12 na str. 29 Przepisów.

14) W § 21 ust. 3, po słowach „ze sobą", wstawia się słowa „co do przygotowywania załatwienia spraw".

15) Na końcu § 24 dodaje się nowe 2 ustępy:

„W tym celu w każdym Dziale prowadzi się:

a) zbiór Dzienników Urzędowych M. K. i Dzienników Zarządzeń Dyrekcji P. K. P.,
b) zbiór przepisów dotyczących odnośnej gałęzi służby, wydanych w formie książek lub broszur,
c) księgę normaljów, w której umieszcza się sposobem chronologicznym odpisy wszystkich rozporządzeń, okólników i orzeczeń (zarządzeń) nieumieszczonych w Dz. U. M. K., (Dz. Z. DKP.), a potrzebnych przy załatwianiu spraw w danym dziale,
d) skorowidz przepisów, w którym uwidacznia się sposobem alfabetycznym wszystkie postanowienia ustaw, rozporządzeń i zarządzeń wskazanych pod a) b) i c), o ile odnoszą się do spraw załatwianych w danym Dziale.

Referent jest obowiązany przechowywać wszystkie akta, oczekujące załatwienia, w osobnej teczce z napisem „Do załatwienia", dostępnej każdej chwili (także w razie nieobecności jego na służbie) Kierownikowi Działu".

16) W § 26 w ustępie 1 skreśla się słowa „z lewej strony", a w miejsce nich wstawia się wyrazy „od środka", w ustępie zaś przedostatnim, skreśla się koniec ustępu od słów „decyduje kto i t. d." do końca ustępu, a w miejsce nich umieszcza się: „zgodnie z obowiązującemi przepisami kładzie pod załatwieniem wyrazy: Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych, Wiceprezes D. K. P., Naczelnik Wydziału".

17) W § 30 ust. 4, zamiast słów „przepisuje się w Sekretarjacie osobistym", wstawia się słowa „sekretarz osobisty", po słowach zaś „Prezesa Dyrekcji Kolei", dodaje się wyrazy: „lub przydzielona mu do pomocy siła pisarska", zamiast wreszcie słowa „tam", umieszcza się słowo „on" i skreśla się po słowie „prowadzi" słowo „się".

18) W § 31 ust. 1, słowa „funkcjonarjusz kancelaryjny" zastępuje się słowem „kancelista". i słowo „Głównej", słowem „Dyrekcji".

19) W § 31 ust. 3 zamiast słów „księgi wysyłkowej" umieszcza się wyrazy: „księgi kontrolnej akt aprobowanych" i w związku z tą zmianą ustęp 4 § 31, otrzymuje następujące brzmienie: „W rubrykach 2 do 9, notuje się kolejno, dzień nadejścia aktu do kancelarji Dyrekcji, ewentualny termin wysyłki, dzień oddania aktu do przepisania (powielenia), nazwisko przepisującego (kierującego powieleniem), dzień wysyłki i oznaczenie urzędu (Wydziału) lub osoby do której wysyła się pismo".

Nadto w ustępie 5, cyfrę „13" zastępuje się cyfrą „10", a cyfrę „14", cyfrą „11".

Nowy wzór 17 (str. 32 Przepisów), podaje się w załączniku II.

20) W § 33 skreśla się ustęp 5 i na str. 33 Przepisów wzór 19.

21) Dotychczasowy ustęp 6 § 33 otrzymuje następujące brzmienie: „Sprawę przepisywania pism tajnych reguluje ust. 4 § 30".

22) W § 34 ust. 1, po słowach „postarać się" umieszcza się wyrazy:

„w krótkiej drodze", w związku zaś z tem skreśla się ustęp 1 § 35.

23) W § 35 ust. 3, po słowach „(ew. wagę)" dodaje się wyrazy „prócz odnotowania w księdze kontrolnej akt aprobowanych „(§ 31 ust. 4)" a następnie po słowach „notuje się" dodaje się słowo „także".

24) W § 37 w ustępie ostatnim, skreśla się końcowe słowa „w rubryce 14 tej księgi wysyłkowej", a w miejsce nich wstawia się: „w rubryce 11 księgi kontrolnej akt aprobowanych. (§ 31 ust. 5)".

25) W § 39 w ustępie 3-cim dodaje się na końciu ustępu: „(§ 37 ustęp 2)".

26) W § 40, po ustępie 2-gim, dodaje się nowy ustęp (trzeci) następującej treści: „Postanowienia

powyższego ustępu odnoszą się bezwzględnie do akt ogólnych. Akta ogólne zawierają rozporządzenia, ogólne zarządzenia, orzeczenia i polecenia, mające charakter normatywny w danej grupie spraw".

27) W § 40 ust. ostatni otrzymuje następujące brzmienie:

„Skład tej Komisji tworzą: Kierownik Działu Ogólno - Prawnego i Dyscyplinarnego w Wydziale Prawnym, jako przewodniczący, jeden referent z każdego Wydziału i rejestrator.

28) Po § 43 umieszcza się nową Część VI, o następującem brzmieniu:

„Część VI.

Przepisy przejściowe.

§ 44.

W Dyrekcjach Kolei Państwowych, w których z powodu rozmieszczenia poszczególnych Wydziałów w dwóch lub więcej budynkach, lub z innych przyczyn, istnieją przejściowo, obok wspólnej Kancelarji Dyrekcji, Kancelarje Wydziałowe, postanowienia §§ 1, 8 — 9, 11 — 13, 17 — 19, 29, 31 i 36 — 42, mają tylko częściowe względnie analogiczne zastosowanie".

Załącznik I.
Wzór 9.

Do § 14 Przep. Kanc.

Do

Wydziału ....

Akt z urzędu z dnia ....

w sprawie ....

wciągnięto do dziennika podawczego za Nr. ....

.... dnia .... 19 ....

Kancelarja Dyrekcji

Załącznik II.
Wzór 17.

Do § 31 Przep. Kanc.

KSIĘGA KONTROLNA AKT APROBOWANYCH.

Nr. dziennika podawczego	Data otrzymania aktu	Termin wysyłki (o ile podano go w załatwieniu)	Sporządzenie czystopisu				Wysłano		Po wysłaniu skierowano		Uwagi
			Data oddania do przepisania	Data oddania do powielenia	Nazwisko przepisującego	Nazwisko kierującego powieleniem	dnia	dokąd	do wydziału	do rejestratury	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

105.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji Nr. I/6472/BO/28 z dnia 10 kwietnia 1928 r. w przedmiocie uzupełnienia Regulaminu D. K. P.

Na końcu p. 56 § 20 Regulaminu D. K. P., umieszcza się następujące zdanie:

„zatwierdzanie umów na wydzierżawianie staroużytecznych materjałów nawierzchni wąskotorowej, bez względu na wysokość czynszu i okres dzierżawy".

W związku z tem należy kropkę po słowach „wskazanych granic" zastąpić średnikiem.

SPRAWY FINANSOWE.

106.

Nr. II/3393/7/28 z dnia 12 kwietnia 1928 r. w sprawie wypłaty zarobków.

W celu uniknięcia nadużyć jakie miały miejsce w niektórych parowozowniach przy wypłacie zarobków przez pracowników, podejmujących z kasy stacyjnej pieniądze na wypłatę (wprowadzanie do list zarobkowych nieistniejących pracowników), Ministerstwo Komunikacji poleca ściśle przestrzegać przepisów zawartych w § 13 Regulaminu kas stacyjnych i jednocześnie przypomina, że należności, niewypłacone wskutek nieobecności niektórych pracowników powinny być bezwarunkowo wpłacane do kasy stacyjnej (§ 15 ust. 6 Ogólnych przepisów o rachunkowości P. K. P.), nigdy zaś nie mogą być pozostawiane komukolwiek z pracowników urzędu celem dokonania wypłaty po zgłoszeniu się odnośnych pracowników.

107.

Nr. II/3396/7/28 z dnia 14 kwietnia 1928 r. W sprawie zabezpieczenia kas stacyjnych.

W celu zabezpieczenia kas stacyjnych od włamania i okradania poleca się Dyrekcjom urządzić odpowiednią sygnalizację alarmową we wszystkich kasach stacyjnych, w których tego dotychczas nie uskuteczniono, i wystąpić do Ministerstwa Komunikacji z wnioskiem o kredyt, potrzebny na ten cel.

Jednocześnie poleca się wprowadzić oświetlenie lokali kas stacyjnych w godzinach nieurzędowych po zamknięciu kas. W tym celu w lokalu kasy stacyjnej, gdzie przechowuje się gotówkę, należy po zamknięciu kasy pozostawiać na noc jedną palącą się żarówkę, o ile kasa posiada oświetlenie elektryczne, lub zawiesić na ścianie na przeciwko kasy ogniotrwałej latarkę ręczną z palnikiem „5", zaopatrzoną w dostateczną ilość nafty. Latarka winna być odpowiednio zabezpieczona, by nie groziło niebezpieczeństwem pożaru, światło należy tak umieścić, aby przez okna widać było wnętrze lokalu. Okna nie powinny być niczem zasłonięte.

Każdy pracownik stacji w razie zauważenia braku światła w lokalu kasy stacyjnej winien niezwłocznie donieść o tem zawiadowcy stacji, względnie dyżurnemu ruchu.

Po otrzymaniu wiadomości o braku światła w kasie należy natychmiast zabezpieczyć lokal kasy stacyjnej, wezwać kasjera stacyjnego, otworzyć lokal kasy i sprawdzić przyczyny zagaśnięcia żarówki lub latarki. O ile zagaśnięcie to nastąpiło wypadkowo, zapalić ponownie światło i w przepisanym trybie zamknąć lokal kasy. O wypadku sporządzić protokuł i przesłać do Wydziału Rachunkowego Dyrekcji.

O obowiązku podejmowania alarmu w razie zauważenia braku światła w lokalu kasy stacyjnej zawiadowca stacji winien pouczyć wszystkich pracowników stacji.

Prócz tego, w dni gdy w kasie stacyjnej znajduje się większa ilość gotówki wskutek otrzymania zaliczki z kasy Głównej lub Zbiorczej na oczekiwane wypłaty, względnie gdy zbiera się większa suma na wypłaty na skutek wstrzymania odwózki wpływów w przeciągu pięciu dni, kasjer stacyjny winien zameldować o tem zawiadowcy stacji, ten zaś ostatni winien na zebezpieczenie lokalu kasy zwrócić specjalną uwagę i wyznaczyć ochronę lokalu kasy na czas, gdy kasa stacyjna jest zamknięta, szczególniej w porze nocnej.

Za ścisłe wykonanie niniejszego zarządzenia odpowiedzialni są tak zawiadowcy stacji, jak i kasjerzy samodzielnych kas stacyjnych.

108.

Nr. II/3215/6/28 z dnia 11 kwietnia 1928 r. W sprawie zmiany adresu kontroli dochodów dla komunikacji zagranicznych w Generalnej Dyrekcji Państwowych Kolei rumuńskich.

W częściowej zmianie rozporządzenia z dnia 5.III. 1928 r. Nr. II/1295/6/28, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z dnia 25.III. 1928 r. Nr. 6, poz. 58 w sprawie przeniesienia z dniem 1.I. 1928 r. Kontroli Dochodów dla komunikacji zagranicznych z Cernauti do Bucuresti należy w zdaniu drugiem, zaczynającem się od słów: „Od powyższej daty..." — skreślić słowa: „i reklamacji", a natomiast między słowami: „kontroli, rozrachunku" — zamieścić słowo: „i".

Nadto po ustępie oznaczonym cyfrą 2) należy zamieścić nowy ustęp o następującej treści: „Wszelką korespondencję w sprawach dotyczących zwrotów nadpłat przewoźnego, uznania udziałów z nadpłat na ciężar rachunku kolei rumuńskich i w sprawie ściągania niedoborów należy kierować jak poprzednio pod adresem: „Direktion für Kommerciellen Dienst in **Bucuresti** Str. Berthelot Nr. 8".

Dyrekcje wydadzą odpowiednie zarządzenia.

109.

Nr. II/3219/6/28. W sprawie zmiany organizacji Wydziałów Kontroli Dochodów kolei jugosłowiańskich.

Z dniem 1 stycznia 1928 r. państwowe koleje jugosłowiańskie zwinęły działy dla załatwiania spraw

reklamacyjnych o zwrot nadpłat i dla spraw refakcyjnych w Wydziałach Kontroli Dochodów przy Dyrekcjach Beograd, Ljubljana, Sarajewo, Subotica i Zagreb i scentralizowały sprawy wymienione powyżej w Wydziale Kontroli Dochodów Generalnej Dyrekcji w Beogradzie.

Wszelkie pisma w sprawach zwrotów nadpłat z przewoźnego należy kierować wyłącznie do tegoż Wydziału pod adresem — „Generalna Direkcija Državnih Železnica, Odelenje za Kontrolu Prihoda (grupa za povračaj vozarine i refakcije) **Beograd** Iwan Begova broj 7".

W pismach dotyczących spraw, traktowanych już poprzednio przez jedną z Dyrekcji powyżej wymienionych, należy powoływać się na liczbę pisma jugosłowiańskiego i na nazwę danej dyrekcji jugosłowiańskiej.

Powyższe zarządzenie nie zmienia przepisów w sprawie zgłaszania sum do wyrównania za pośrednictwem Biura Rozrachunków w Bydgoszczy.

110.

OBWIESZCZENIE

Ministra Skarbu z dnia 2 kwietnia 1928 r. o wysokości sumy, do jakiej mogą być przyjmowane papiery wartościowe przez władze i urzędy państwowe jako wadja przy przetargach oraz kaucje na zabezpieczenie wszelakiego rodzaju umów lub zaliczek wypłacanych na dostawy i roboty rządowe, jak również na zabezpieczenie udzielanych przez Skarb Państwa kredytów akcyzowych, celnych i transportowych.

Termin płatn. kuponu	NAZWA PAPIERU	Wartość nominalna	Wartość depozytowa w złotych
	A. Papiery państwowe.		
1/IV i 1/X	6% poż. dol. — 1920 (Dz. U. R. P. z 1919 r. Nr. 29 poz. 252)	$ 100	610
1/II i 1/VIII	10% poż. kol. Serja I (Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 105 poz. 40) oraz rozporządzenie Min. Skarbu (Dz. U. R. P. z 1924, r. Nr. 83 poz. 798).	fr. zł. 100	140
2/I i 1/VII	5% państw. poż. konw. (Dz. U. R. P. z 1925 r. Nr. 96 poz. 560)	zł. 100	53
2/I i 1/VII	5% konwers. poż. kol. (Dz. U. R. P. z 1926 r. Nr. 89 poz. 509)	zł. 100	48
1/II i 1/VIII	5% obl. Serji II prem. poż. dolar. (Dz. U. R. P. z 1925 r. Nr. 129 poz. 919). . .	$ 5	40
15/X i 15/IV	7% poż. stabil. z 1927 r. (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr. 78, poz. 443)	$ 100 Ł 100	650 3200
	B. Listy zastawne i obligacje państwowych instytucyj kredytowych.		
30/VI i 31/XII	8% listy zastawne B. G. K., opiewające na złote w złocie, Serja A, B, C, D, E. . .	w złocie*) zł. 100	125
1/IV i 1/X	8% obl. komun. B. G. K., opiewające na złote w złocie, wzgl. franki szw., wzgl. dolary, funty szterl. lub floreny holenderskie . .	w złocie*) zł. 100	125
1/IV i 1/X	4½% listy zast. b. Banku Krajowego Serja II, III, IV, V przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	40
1/IV i 1/X	4% konwers. listy zast. b. Banku Krajowego Serja II, III, IV i V, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote . .	zł. 100	35
1/IV i 1/X	4½% obl. komun. b. Banku Krajowego Serja B, C, D, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	40

Termin płatn. kuponu	NAZWA PAPIERU	Wartość nominalna	Wartość depozytowa w złotych
1/IV i 1/X	4% obl. komun. b. Banku Krajowego przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	35
2/I i 2/VI	8% listy zastawne Państw. Banku Rolnego Serji I.	w złocie**) zł. 100	125
	C. Listy zastawne instytucyj kredytowych prywatnych, gwarantowane przez Skarb Państwa.		
1/IV i 1/X	7% i 8% listy zast. Tow. Kred. Przem. Polsk. (Dz. U. R. P. Nr. 113 ex 1920, poz. 737) .	Ł 1	30
	D. Listy zastawne i obligacje krajowych towarzystw kredytu długoterminowego.		
	za zabezpieczeniem prawnem (pupilarnem) w rozumieniu §§ 3 i 6 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 103, poz. 953)	—	75% ceny giełdowej
	E. Akcje Banku Polskiego.	zł. 100	100

Papiery wartościowe przyjmowane jako wadja i. kaucje winny być zaopatrzone w bieżący kupon.

Uprzednie obwieszczenia w tymże przedmiocie tracą moc obowiązującą.

Przepisy niniejsze obowiązują z dniem ogłoszenia.

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

111.

Nr. III/Ws/3122/28 z dnia 29 marca 1928 r. W sprawie włączenia 17 stacyj kolei Poł. Zach. Z. S. R. R. do bezpośredniej niemiecko - polsko - sowieckiej komunikacji towarowej.

Z dniem 1 kwietnia 1928 r. do liczby stacyj kolei Z. S. R. R., należących do bezpośredniej niemiecko - polsko - sowieckiej komunikacji towarowej, włącza się następujące stacje kolei Południowo - Zachodnich: Jaroszenka, Kamienka, Deraźnia, Siomki, Chmielnik, Bogdanowcy, Narkiewiczy, Czornyj Ostrow, Balin, Dunajewcy, Zakupnoje, Miropol, Skibniewo, Kołodienka, Romanow, Pieczanowka i Kijew - Podoł. Wobec tego w obowiązującej od dnia 1 lutego 1928 r. „**Taryfie na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska**" (Monitor Polski Nr. 18 z dnia 23 stycznia 1928 r.) podany w załączniku I spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do taryfy (str. 12 do 20), uzupełnia się z zachowaniem alfabetycznego porządku nazwami wyżej wymienionych stacyj".

Umieszczenie odpowiedniego obwieszczenia w Monitorze Polskim zarządzono. Dyrekcja Gdańska zarządzi ogłoszenie powyższego w „Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig".

112.

Nr. III Tb-3116/28 z dnia 29 marca 1928 r. Uzupełnienie Spisu Stacyj Przystanków i Ładowni.

W obowiązującym Spisie Stacyj Przystanków i Ładowni należy przeprowadzić odręcznie następujące zmiany:

Na str. 41 przy st. Jaryszowo w rubryce 7 po znaku „Bp" dopisać „W", a w rubrykę 10 wpisać „Obrzycko".

---

*) Według parytetu złotego określonego art. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 65).

**) Według parytetu złotego określonego art. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 65) względnie 172 zł. w złocie według parytetu ustalonego rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 5.XI. 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 855) w sprawie zmiany ustroju pieniężnego.

Na str. 77 przy st. Ordzin w rubryce 7 po znaku „Bp" dopisać „W", a w rubrykę 10 wpisać „Obrzycko".

Zmiany te przeprowadzone będą drukiem w najbliższym dodatku do tego podręcznika.

113.

Nr. III. C. 3066/28 z dnia 4 kwietnia 1928 r. Czesko-słowacko - Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część II, zeszyt 1, obowiązująca od dnia 1 września 1927 r.

Obliczanie przewoźnego za węgiel kamienny, brykiety z węgla kamiennego i koks w przesyłkach całowagonowych z Polski do Czechosłowacji i odwrotnie.

Z mocą obowiązującą od dnia 1 lutego 1928 r. komunikat Ministerstwa Komunikacji, zamieszczony w Monitorze Polskim Nr. 37 z dnia 15 lutego 1928 r., uzupełnia się następująco:

A. Kierunek z Polski do Czechosłowacji:

W ustępie 1) **(za węgiel kamienny i brykiety z węgla kamiennego)** w wierszu trzecim obok cyfry XVIII dodać odsyłacz 1), a przy końcu tegoż ustępu po słowach „bez obniżki" zamieścić uwagę o brzmieniu następującem:

1) UWAGA: Za przesyłki przeznaczone do stacyj, położonych na przestrzeni Bohumin Č. S. D.— Košice z odgałęzieniem do granicy Państwa pod Čirč (Muszyna) i na przestrzeni Čadca — granica Państwa pod Skalitem (Zwardoń) za odległości czeskosłowackich kolei państw. od stacji granicznej Bohumin Č. S. D. i od granicy Państwa pod Skalitem (Zwardoń) i Čirč (Muszyna) przewoźne oblicza się według opłat, podanych w obwieszczeniu, zamieszczonem w „Věstniku pro žel. a pl." Nr. 101, poz. 1070 z dnia 21 grudnia 1927 r. ze zniżką 40 hależy za 100 kg. Gdyby opłaty te były niższe od opłat podanych w obwieszczeniu, zamieszczonem w tymże „Věstniku pry žel. a pl." pod poz. 1071, stosuje się te ostatnie opłaty bez obniżki.

114.

Nr. III. Pc-2299/28 z dnia 13 kwietnia 1928 r. W sprawie postępowania z deklaracjami celnemi przy wywozie.

Uzupełniając zarządzenie swoje z dn. 27/X. 1926 r. Nr. III. Pc-8293/8374/26 w sprawie użytkowania wywozowych deklaracyj celnych przez nadawców dla celów podatkowych, Ministerstwo Komunikacji poleca zaniechać na przyszłość dołączania tych deklaracyj do dowodów przewozowych nawet w tych wypadkach, kiedy koszta załatwienia odprawy celnej wywozowej ponosi odbiorca przesyłki.

Deklaracje te, o ile nie zostaną odebrane przez odbiorców względnie nadawców odnośnych przesyłek w sposób wskazany w zarządzeniu wyżej powołanem, mają być w ciągu trzech lat przechowywane w ajencjach celnych do ewentualnej późniejszej dyspozycji zagranicznych odbiorców przesyłek względnie polskich eksporterów - nadawców.

115.

Austrjacko-polski Związek kolejowy.

W taryfie związkowej austrjacko-polskiej na przewóz węgla i koksu obowiązującej od 1-go listopada 1927 r., względnie od 1-go stycznia 1928 (vide Monitor Polski z 21 października 1927 r. Nr. 242 i z 3-go stycznia 1928 r. Nr. 2) uzupełnia się Tablicę II, zawierającą opłaty przewozowe dla koksu, niżej podanemi stacjami odbiorczemi oraz odnoszącemi się do nich stawkami przewozowemi.

		Koksownia Czerwionka	Koksownia Emma	Koksownia Huta Falwa Koksownia Huta Pokoju	Koksownia Huberta	Koksownia Huta Laura	Koksownia Knurów	Koksownia Królewska Huta	Koksownia Orzegów	Koksownia Wolfgang
Mannersdorf	B. B.: a: I	29	27	35	37	35	32	35	37	35
	: : II	172	172	172	172	172	172	172	172	172
	: : III	93	93	93	93	93	93	93	93	93
Wampersdorf	B. B.: a: I	29	27	35	37	35	32	35	37	35
	: : II	172	172	172	172	172	172	172	172	172
	: : III	92	92	92	92	92	92	92	92	92

Uzupełnienie powyższe wchodzi w życie z dniem 15 kwietnia 1928 r.

116.

Nr. III/Pc/3303/28 z dnia 4 kwietnia 1928 r. W sprawie pobierania przez ajencje celne opłat od bagaży przekazowo - celnych przy wypuszczaniu za granicę.

Doszło do wiadomości Ministerstwa Komunikacji, że niektóre ajencje celne, mylnie interpretując obowiązujące taksy komisowego i opłat za roboty fizyczne, pobierają opłaty od wypuszczanego zagranicę tranzytowego bagażu przekazowego, jak również od bagażu, odprawionego na wywóz w wewnętrznym urzędzie celnym i przekazanego następnie do granicznego wyjściowego urzędu celnego dla wypuszczenia za granicę bez rewizji celnej. Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia wobec tego, w odniesieniu do Taksy komisowego, ogłoszonej rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 9/VIII. 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 685), że § 11, punkt 4 rzeczonej taksy uprawnia tylko ajencje celne na granicznych stacjach wejściowych, do pobierania opłaty za przekazanie bagażu adresowanego do polskiej wewnętrznej stacji celnej, natomiast zwalnia od podobnej opłaty bagaże, przewożone za kwitami bezpośredniemi z jednego kraju obcego do drugiego tranzytem przez polski obszar celny. Ajencje celne na granicznych stacjach wyjściowych żadnych opłat z tytułu komisowego w tego rodzaju wypadkach nie mają prawa pobierać.

Również nie należy pobierać na granicznych stacjach wyjściowych opłat z tytułu komisowego od bagażu, odprawionego na wywóz w wewnętrznym urzędzie celnym i przekazanego do granicznego wyjściowego urzędu celnego dla wypuszczenia za granicę. Pod tym względem należy przez analogję stosować względem bagażu § 5, punkt 2, Taksy komisowego, dotyczący przesyłek towarowych.

W odniesieniu do taksy opłat za roboty fizyczne, ogłoszonej rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dn. 9/VIII. 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 686) Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że od wypuszczanego zagranicę bagażu przekazowego ajencje celne na granicznych stacjach wyjściowych żadnych opłat za roboty fizyczne pobierać nie powinny.

Powołując się na zarządzenie swoje z dn. 13/XII. 1926 r. Nr. III/Pc/9354 Ministerstwo Komunikacji przypomina Dyrekcjom K. P., że do pobrania opłaty za roboty fizyczne uprawniają świadczenia rzeczywiste, to znaczy roboty faktycznie wykonane. Rewizja odbywająca się bez większego nakładu pracy fizycznej a polegająca, jak w tym wypadku, na zdjęciu plomb celnych i powierzchownem obejrzeniu bez otwierania sztuk, nie może być uznaną za robotę fizyczną, płatną według taksy.

Z uwagi na napływające w ostatnich czasach skargi pasażerów, spowodowane powtarzającemi się wypadkami niepokojenia ich w porze nocnej przez funkcjonarjuszów ajencji celnej na stacjach granicznych przy wyjeździe z Polski, celem ściągnięcia drobnej opłaty Ministerstwo Komunikacji poleca odpowiednio pouczyć ajencje celne i wydać surowe zarządzenia, aby wyżej podane zasady postępowania były na przyszłość najściślej przestrzegane.

117.

Austrjacko - polski Związek Kolejowy.

W obowiązującej od 1 listopada 1927 r. taryfie związkowej Rozdział C. I. Spis ładowni względnie stacyj kopalnianych str. 18, skreśla się, z ważnością od dnia ogłoszenia, kopalnianą stację wysyłkową „Alma" wraz ze stacją ekspedycyjną „Brada" i innemi odnoszącemi się do tej stacji rubrykami.

Polsko - węgierski Związek Kolejowy.

W obowiązującej od 1 marca 1928 r. taryfie związkowej polsko - węgierskiej Zeszyt 2 Rozdział C, str. 17 „Spis ładowni względnie stacyj kopalnianych" skreśla się kopalnianą stację wysyłkową „Alma", oraz stację wysyłkową „Brada" z wszystkiemi odnoszącemi się do niej rubrykami.

Polsko - rumuński Związek Kolejowy.

W obowiązującej od 1 listopada 1926 r. związkowej Taryfie towarowej Część II, Zeszyt 2 na przewóz węgla mineralnego i koksu i t. d. w Tabeli I Stawki opłat przewozowych na kolejach polskich, skreśla się z ważnością od dnia ogłoszenia kopalnianą stację wysyłkową „Alma" ze stacją ekspedycyjną „Brada" oraz ze wszystkiemi danemi odnośnej rubryki.

Przy przewozie węgla kamiennego w przesyłkach zwyczajnych, nadawanych w polsko - austrjackiej komunikacji węglowej od wszystkich ładowni, względnie stacyj kopalnianych krajowych, wymienionych w międzynarodowej związkowej taryfie towarowej na przewóz węgla kamiennego, do stacji Wien Norbahnhof wprowadza się na okres czasu od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia do dnia 31 grudnia 1928 r., zniżkę opłat przewozowych w wysokości 9 groszy austrjackich, potrącanych z ogólnej sumy udziałów I, II i III, wskazanych za 100 kg. w grupach 1 do 70 tejże taryfy, pod warunkami następującemi:

1) Przesyłki powinny być nadawane za bezpośredniemi międzynarodowemi listami przewozowemi do stacji Donaukaibahnhof z przeznaczeniem dla potrzeb żeglugi lub do przeładowania na statki, kursujące po rzece Dunaju.

2) Przewoźne oblicza się za wagę rzeczywistą przesyłki najmniej jednak za ładowność użytego wagonu. Zniżkę powyższą wypłaca się odbiorcy w drodze zwrotu po udowodnieniu odbioru najmniej 15.000 tonn węgla kamiennego w czasie wyżej wskazanym.

3) Odbiorca, ubiegający się o przyznanie zniżki, winien nie później, jak przed upływem 3 miesięcy od chwili wygaśnięcia niniejszego rozporządzenia, przedłożyć Generalnej Dyrekcji Związkowych Kolei Austrjackich w Wiedniu oryginalne listy przewozowe, adresowane na tegoż odbiorcę, oraz wykaz tychże listów przewozowych na przesyłki, otrzymane w okresie powyższym.

Pozatem obowiązują ogólne postanowienia taryfowe kolei uczestniczących w przewozie.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

118.

Nr. IV. 17595/11 z dn. 3 kwietnia 1928 r. W sprawie ujednostajnienia porządku jazdy przez miejsca zabezpieczone sygnałem „zwolnić bieg".

Stosownie do p. 18 § 7 ujednostajnionych Przepisów Sygnalizacji na P. K. P. przez miejsca, zabezpieczone sygnałem „Zwolnić bieg" należy przejeżdżać z prędkością, wskazaną maszyniście na jednej z poprzednich stacyj; o ile zaś maszynista nie został powiadomiony o istnieniu tego sygnału na szlaku, ani o tem z jaką prędkością ma jechać przez miejsca, tym sygnałem zabezpieczone, należy przez miejsca te jechać z prędkością nieprzekraczającą 15 km. na godzinę.

Wobec powyższego Ministerstwo Komunikacji przypomina, że porządek wyżej wskazany powinien być z całą ścisłością przestrzegany we wszystkich Dyrekcjach kolei państwowych, a wszystkie inne przepisy, sprzeczne z tym porządkiem tracą moc obowiązującą.

Celem zaś sprostowania w poszczególnych przepisach i instrukcjach sprzecznych z powyższym porządkiem przepisów, Dyrekcje wydadzą uzupełniające zarządzenia.

119.

Nr. IV-4125/14 z dnia 3 kwietnia 1928 r. W sprawie regestracji pracy pociągów pasażerskich typu lekkiego.

Wobec wprowadzenia w niektórych Dyrekcjach (Warszawskiej, Radomskiej, Wileńskiej, Poznańskiej i Gdańskiej) pociągów pasażerskich typu lekkiego (wahadłowych), oraz przewidywanego uruchomienia w przyszłości pociągów tego typu i w pozostałych Dyrekcjach, Ministerstwo Komunikacji ustanawia następujący porządek regestracji i sposób komunikowania danych statystycznych o przebiegach tych pociągów, a mianowicie:

1) z wykazów N. K. S. 31 pracy wagonów i parowozów wyłączyć pociągi pasażerskie typu lekkiego i przebiegu tych pociągów nie wykazywać w tablicach II, III, IV i V oraz nie wykazywać w tablicy IX-ej przebiegu parowozów w tych pociągach;

2) dla pociągów tego typu należy zaprowadzić oddzielną regestrację, obejmującą następujące dane: a) poc-km, b) osio-km, c) tonno-km brutto i d) tonno-km netto;

3) wymienione powyżej w p. 2 dane komunikować Ministerstwu Komunikacji za każdy miesiąc sprawozdawczy według załączonego przy niniejszem wzoru wykazu, który dołączać jako załącznik do wykazu N. K. S. 31 za odnośny miesiąc sprawozdawczy.

W wykazie tym przebieg pociągów winien być identyczny z przebiegiem parowozów, dlatego należy unikać przesyłania pociągami tymi drugich parowozów (zwrotnych);

4) do prowadzenia pociągów typu lekkiego winny być używane wyłącznie parowozy Dyrekcji macierzystej, a to celem uniknięcia powikłań w rozrachunkach z Dyrekcjami przy uzgadnianiu przebiegu parowozów z przebiegiem pociągów;

5) parowozów, wydzielonych do prowadzenia pociągów typu lekkiego nie należy wyróżniać w tablicy VIII-ej wykazu N. K. S. 31, jak również nie należy wyróżniać w tabl. VII-ej kursujących w tych pociągach wagonów, a wykazywać: parowozy łącznie z parowozami wydzielonymi dla pociągów ruchu osobowego, t. j. w rubr. 91-ej, wagony zaś — w rubryce 83-ej. Również godziny pracy pociągów typu lekkiego i godziny pracy parowozów w tych pociągach należy wykazywać w tabl. XI-ej A i B łącznie z pracą pozostałych pociągów osobowych, t. j. w rubr. 134-ej, oraz łącznie z pracą parowozów w pociągach pozostałych osobowych, t. j. w rubr. 141-ej.

O ile pociągów typu lekkiego nie było — należy w załączniku zaznaczyć „vacat".

Ujednostajniony druk wzoru załącznika będzie rozesłany Dyrekcjom.

Powyższe obowiązuje poczynając od miesiąca kwietnia roku bieżącego.

Wzór.

W Y K A Z

przebiegu pociągów typu lekkiego (wahadłowych)

w m-cu .... r. ....

Nazwa odcinków	długość w kilometrach	Przebiegi (w kilometrach)				
		parowozów	pociągów	wagonów (osi)	ciężaru (brutto) pociągów tonn	ciężaru ładunków (neto) tonn

120.

Nr. IV. 4528/ 14 z dnia 11 kwietnia 1928 r. W sprawie zmiany systemu hamulców na C. S. D.

W uzupełnieniu zarządzenia Nr. IV. 2051/14 z dn. 11.2.28 r., ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym z dnia 15 marca 1928 r. Nr. 5, podaje się do wiadomości następujące:

Koleje Czeskosłowackie pismem z dnia 12 marca 1928 r. zawiadomiły, że zastępują hamulec Hardy przez hamulec Westunghousa w pociągach pośpiesznych również na linji Szob / Komarom Nové Zámky — Bratislava — Brno — Praha — Podmokly / Karlovy Vary oraz na linji Praha — Děcin i Petrovice u Bohumina — Olomouc — Praha — Plzen.

Wobec powyższego można dostarczać wagonów, zaopatrzonych tylko w hamulec o sprężonem powietrzu do następujących kursów pomiędzy Polską a Czechosłowacją i pomiędzy Czechosłowacją a Rumunją tranzytem przez Polskę:

E. W. P.	1411	Karlovy Vary	— Warszawa
„	1412	Praha	— Warszawa
„	1413	Plzen	— Warszawa
„ „	1414 1415	Plzen	— Lwów
„	1416	Cheb	— Lwów
„	1417	Plzen	— Warszawa
„	1431	Plzen	— Bucuresti

W relacji EWP. 1401 Poznań — Ustin. Orlici, aż do nowego zawiadomienia, będą kursowały w dalszym ciągu tylko wagony, posiadające hamulce Hardy i Westinghousa. Również w kursie EWP. 1720 Warszawa — Budapest, biegnącym między innemi w pociągu Nr. 26, prowadzonym na hamulcach Hardy, mogą kursować tylko wagony, posiadające hamulce obydwu rodzajów.

Ze względu na stosowanie na kolejach austrjackich hamulca Hardy do kursów pomiędzy Polską a Austrją oraz Polską a Italją i wogóle do wszystkich kursów, w kierunku przez Austrję, należy dostarczać wagonów, posiadających hamulce Hardy i Westinghousa.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji poleca w zarządzeniu Nr. IV. 2051/14/28 z dnia 11 lutego 1928 r. (Dziennik Urzędowy Nr. 5 z dn. 15.III.28 r.) poczynić odręcznie następujące poprawki:

Ustęp 2 drugi wiersz od góry, zamiast „Petrovice n B." powinno być „Petrovice u B." i w tymże ustępie wiersz 4 zamiast: „Bohumin — Breslau" powinno być: „Bohumin — Breclava".

121.

Nr. IV. 4280/11 z dnia 16 kwietnia 1928 r. W sprawie ujednostajnienia przepisów dotyczących przewozu materjałów wybuchowych.

W załączniku B do Części I Taryfy Towarowej, obowiązującej od dnia 1 marca r. b., umieszczone są przepisy, dotyczące przewozu materjałów wybuchowych na P. K. P., które obejmują całokształt przepisów, dotyczących przewozu tych materjałów.

Wobec powyższego Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że te jedynie przepisy należy uważać za obowiązujące we wszystkich Dyrekcjach K. P., a wszystkie inne, sprzeczne z niemi przepisy, tracą moc obowiązującą. Gdyby potrzebne było specjalne odwołanie przez M. K. jakichkolwiek przepisów tego rodzaju, Dyrekcje wystąpią z odpowiednim wnioskiem.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że p. f. rozdziału D powyższych przepisów, dotyczący umieszczenia na wagonach, naładowanych materjałami wybuchowemi, specjalnego sygnału, a mianowicie — „4 kątnej czarnej flagi z białą literą P", to jest sygnału nieprzewidzianego ujednostajnionemi Przepisami Sygnalizacji, nie podlega stosowaniu, o czem będzie wydane uzupełniające sprostowanie tych przepisów.

W celu uzupełnienia, sprostowania lub też skasowania jako zbędnych, postanowień, istniejących w poszczególnych przepisach wykonawczych i instrukcjach, a sprzecznych z powyższemi przepisami, wydadzą Dyrekcje uzupełniające sprostowania.

122.

Nr. IV. 5100/14 z dnia 24 kwietnia 1928 r. W sprawie przepisów o rozrachunkach z kolejami Z. S. R. R.

Podając do wiadomości zatwierdzone przez Pana Ministra „Przepisy o rozrachunkach pieniężnych Polsko - Sowieckiej komunikacji tak przeładunkowej jak i bezprzeładunkowej z tytułu wzajemnego używania wagonów, przyborów wagonowych i ładunkowych oraz wszelkich innych świadczeń", Ministerstwo Komunikacji poleca stosować te przepisy, począwszy od dnia 25 marca 1928 r., nie tylko do umów granicznych Stołpce — Niegorełoje i Zdołbunów — Szepietówka, spisanych w lutym r. b. w Wilnie, ale i do wszystkich innych umów granicznych, zawartych poprzednio z kolejami Z. S. R. R.

Przepisy te zastępują postanowienia, dotyczące rozrachunków, zawarte, w p. p. 14, 15 i 16 § 8 obowiązujących umów granicznych Zahacie — Farynowo, Olechnowicze—Radoszkowicze i Mikaszewicze — Zytkowicze, oraz § 10 umowy Podwołoczyska — Wołoczyska.

PRZEPISY

o rozrachunkach pieniężnych w Polsko - Sowieckiej komunikacji tak przeładunkowej jak i bezprzeładunkowej z tytułu wzajemnego używania wagonów, przyborów wagonowych i ładunkowych oraz wszelkich innych świadczeń.

§ 1.

Rozrachunki pieniężne z tytułu wzajemnego używania wagonów, przyborów wagonowych i ładunkowych, oraz wszelkich innych świadczeń w Polsko - Sowieckiej komunikacji uskuteczni się za pośrednictwem Centralnych Instytucji: Centralnego Wagonowego Biura Obrachunkowego w Warszawie,

ul. Chmielna 17 b, i Zarządu Kolei Moskiewsko-Białorusko-Bałtyckiej w Moskwie, ul. Twerska 42.

§ 2.

Zarządy Kojeowe, zainteresowane w otrzymaniu pieniędzy, sporządzają rachunki według następujących pozycji:

I. W komunikacji przeładunkowej:

1) kary za niedostarczenie wagonów w ilości uprzednio zgłoszonej,
2) kary za nieprzyjęcie zgłoszonych wagonów,
3) czynsz za używanie wagonów i kary za niewykonanie warunków zwrotu wagonów,
4) wynagrodzenie za uszkodzenie, naprawę i zagubienie części inwentarza wagonów i przyborów wagonowych,
5) koszty za oczyszczanie wagonów,
6) kary za nieterminowy zwrot opon i przyborów wagonowych i ładunkowych,
7) wynagrodzenie za zagubione opony i przybory wagonowe i ładunkowe,
8) wynagrodzenie za bieżącą małą naprawę wagonów,
9) wynagrodzenie za uszkodzone lub zagubione części zapasowe wagonów,
10) wynagrodzenie za zniszczone (zagubione) wagony.

II. W komunikacji bezprzeładunkowej:

11) wynagrodzenie za używanie wagonów na warunkach zwrotu terminowego,
12) kary za przetrzymanie wagonów, przyjętych na warunkach zwrotu terminowego,
13) kary wynikające z warunków wymiany,
14) kary wynikające z warunków wymiany platform,
15) wynagrodzenie za naprawę wagonów,
16) wynagrodzenie za wysłane części zapasowe,
17) wynagrodzenie za zagubione wagony,
18) wynagrodzenie za używanie przyborów wagonowych i ładunkowych i kary za niezachowanie terminów ich zwrotu,
19) kary za niezachowanie terminów na wykonanie żądań, zawiadomień i odpowiedzi, przewidzianych w Umowie o komunikacji bezprzeładunkowej,

III. W obu komunikacjach:

20) Wynagrodzenie za przebieg pociągów (wagono-osio-kilometry),
21) koszty wysyłania pociągów ratowniczych i pługów odśnieżnych,
22) wynagrodzenie za przestój składów i parowozów wskutek nieotrzymania odpowiedzi na depeszę pociągową,
23) wynagrodzenie za przebieg parowozów, żądanych specjalnie dla przetoków,
24) wynagrodzenie za pracę przetokową parowozów,
25) czynsz za korzystanie z budowli, pomieszczeń służbowych i mieszkalnych i urządzeń kolejowych,
26) wynagrodzenie za wydane paliwo, smary i inne materjały,
27) wynagrodzenie za bieżącą małą naprawę parowozów,
28) wynagrodzenie za uszkodzone lub zagubione części zapasowe parowozów i wagonów,
29) koszty roboty związanej z przygotowaniem uszkodzonego taboru, celem zwrotu jego na kolej właścicielkę,
30) wszelkie inne należności, nieobjęte powyższemi pozycjami, a wynikające z umów granicznych i umowy o komunikacji bezprzeładunkowej.

§ 3.

Rachunki sporządza się w dolarach Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

§ 4.

Rachunki sporządza się za okresy miesięczne i wysyła się, celem uzgodnienia (akceptacji), bezpośrednio do Zarządu Kolei, która ma zapłacić należność. Do rachunków należy dołączyć wszystkie niezbędne do ich sprawdzenia dokumenty.

§ 5.

Rachunki, z wyjątkiem wskazanych w § 6, należy wysyłać nie później niż w ciągu trzech miesięcy, po upływie miesiąca, w którym powstały należności. W wypadkach wyjątkowych rachunki można wysłać po upływie tego terminu, jednak nie później niż w ciągu sześciu miesięcy po upływie miesiąca, w którym należności powstały. Rachunki wysłane po upływie sześciu miesięcy nie będą opłacane.

§ 6.

Rachunki za uszkodzenie wagonów Państw trzecich powinny być zasadniczo, wysłane w terminie ośmiomiesięcznym po miesiącu powstania zadłużenia, jednak nie później niż w ciągu dwunastu miesięcy; rachunki wysłane po upływie dwunastu miesięcy nie podlegają rozpatrzeniu.

§ 7.

Na sprawdzanie, uznanie lub odrzucenie rachunków ustala się termin trzymiesięczny, licząc od dnia wysłania rachunku. Niezakwestjonowane w tym terminie rachunki uważa się za uznane w całkowicie wystawionej sumie.

§ 8.

W razie częściowego lub całkowitego nieuznania rachunku, strona, która otrzymała swój rachunek nieuznany, ma prawo w ciągu dwóch miesięcy od dnia wysłania rachunku przez stronę kwestjonującą, wysłać na nieuznane kwoty rachunek uzupełniający. Strona, która otrzyma uzupełniające rachunki na nieuznane poprzednio kwoty, powinna rozpatrzeć je w ciągu jednego miesiąca od daty ich wysłania.

§ 9.

Za dzień wysłania, uznania lub odrzucenia rachunku liczy się datę odezwy.

§ 10.

Wszystkie rachunki należy wysyłać w dwóch egzemplarzach, z których jeden po uznaniu zwraca się, drugi zaś pozostaje na kolei otrzymującej rachunek.

§ 11.

Na podstawie rachunków uznanych, jak również na podstawie rachunków nie uznanych, lecz nie zakwestjonowanych w terminach ustalonych w § 7, zainteresowany Zarząd Kolejowy sporządza miesięczny wykaz obrachunku, przyjmując za miesiąc rozrachunkowy miesiąc uznania rachunku.

Do wykazu obrachunkowego powinny być wniesione wszystkie należności z wyszczególnieniem oddzielnie każdej pozycji tak należnych kolei, sporządzającej wykaz, jak i kwot, które ta kolej powinna zapłacić kolei drugiej strony. Wykazy te Dyrekcje P. K. P. wysyłają do centralnego Wagonowego Biura Obrachunkowego a Koleje Z. S. R. R. do Zarządu Kolei Moskiewsko - Białorusko - Bałtyckiej, nie później niż w dniu 25 miesiąca, następnego po miesiącu rozrachunkowym.

§ 12.

Na podstawie otrzymanych wykazów obrachunkowych Centralne Wagonowe Biuro Obrachunkowe i Zarząd Kolei Moskiewsko - Białorusko - Bałtyckiej wyprowadzają ogólne saldo, wynikające z obrachunku za dany miesiąc.

§ 13.

Nie później niż w dniu 10 drugiego miesiąca po rozrachunkowym, Urząd Rozrachunkowy każdej strony (Centralne Wagonowe Biuro Obrachunkowe i Zarząd Kolei Moskiewsko - Białorusko-Bałtyckiej), którego saldo wypadnie na korzyść kolei strony drugiej, wpłaca należność w dolarach Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej:

a) Centralne Wagonowe Biuro Obrachunkowe — przez Bank Polski w Warszawie Bankowi Państwowemu Z. S. R. R. w Moskwie za pośrednictwem National City Bank of New York na rachunek bieżący Zarządu kolei Moskiewsko - Białorusko - Bałtyckiej;

b) Zarząd Kolei Moskiewsko - Białorusko - Bałtyckiej przez Bank Państwowy Z. S. R. R. w Moskwie Bankowi Polskiemu w Warszawie za pośrednictwem National City Bank of New York dla Ministerstwa Komunikacji w Warszawie.

§ 14.

Urząd Obrachunkowy, który wpłaca saldo miesięczne wysyła nie później, niż w dniu 25 drugiego miesiąca po rozrachunkowym, do Urzędu Obrachunkowego strony otrzymującej, ogólne zestawienie obrachunku, z wyszczególnieniem kwot każdej pozycji.

§ 15.

Strona winna niewpłacenia należności w ustalonym terminie, płaci tytułem kary 1/30% za każdy dzień zwłoki.

Za dzień wpłacenia liczy się, przy zachowaniu terminów, dzień, w którym gotówka została wpłacona do Banku Państwowego do przekazania.

W razie niezachowania terminu, za dzień wpłacenia liczy się dzień otrzymania gotówki przez Bank strony otrzymującej.

§ 16.

Sporne kwestje mogące wyniknąć na tle rozrachunków, rozstrzyga Komisja, złożona z przedstawicieli obu stron. W razie nie osiągnięcia porozumienia, sprawę rozstrzyga Zjazd.

§ 17.

Rozrachunki w sprawach rozstrzygniętych przez Komisję lub Zjazd, powinny być zakończone w ciągu miesiąca od dnia zatwierdzenia uchwał przez odnośne pełnomocne instancje obu stron. W razie przekroczenia tego terminu nalicza się procenty przewidziane w § 15 przepisów niniejszych.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

123.

Nr. V/2507/16b/28 r. z dnia 21 marca 1928 r.

Zezwolenie na studja wąskotorowej kolei użytku publicznego.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 19 marca 1928 r. Nr. V/2507/16b/28 udzielił na mocy art. 2 Ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (D. U. Nr. 88, poz. 646) oraz art. 2 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30 września 1922 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (D. U. Nr. 92, poz. 854) Inżynierowi Józefowi Szkudłapskiemu — Dyrektorowi Kolejki Opalenickiej mającemu siedzibę w Opalenicy, działającemu z ramienia i na rzecz Towarzystwa Kolejki Opalenickiej T. Z. O. P. zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych wąskotorowej kolei użytku publicznego od stacji Sędziny do wsi Tarnowo, celem sporządzenia projektu technicznego.

Na podstawie tego zezwolenia służy wymienionemu wyżej Inżynierowi Szkudłapskiemu w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód stąd powstałych.

Projektowana linja kolejowa długości koło 18 kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Poznańskie, które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania, t. j. do 19 września 1928 roku.

Termin, do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie koncesji na budowę i eksploatację wąskotorowej kolei Sędziny - Tarnowo na podstawie powyższych studjów, upływa z dniem 19 marca 1929 roku.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 19 czerwca 1928 roku.

124.

Nr. V/2838/16b/28 z dnia 27 marca 1928 r.

Zezwolenie na studja wąskotorowej kolei elektrycznej użytku publicznego.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 27 marca 1928 r. Nr. V/2838/16b/28 udzielił na mocy art. 2 Ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (D. U. Nr. 88, poz. 646) oraz art. 2 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30 września 1922 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (D. U. Nr. 92, poz. 854) Wice - Dyrektorowi Zarządu p. Aleksandrowi Wilamowskiemu zamieszkałemu w Warszawie przy ulicy Poznańskiej Nr. 14, działającemu z ramienia i na rzecz Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych wąskotorowej kolei o trakcji elektrycznej użytku publicznego od Wawra przez Miłosnę i Aleksandrów do Otwocka w kierunku wskazanym żółtą linją przerywaną na mapie załączonej do podania Towarzystwa z dnia 12 marca 1928 r. Nr. B. 15/1632, celem sporządzenia projektu technicznego, z zastrzeżeniem, że skrzyżowania projektowanej kolei elektrycznej z koleją państwową winny być zaprojektowane w różnych poziomach.

Na podstawie tego zezwolenia służy wymienionemu wyżej p. Aleksandrowi Wilamowskiemu w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód stąd powstałych.

Projektowana linja kolejowa długości około 20 kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Warszawskie, które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania t. j. do 27 września 1928 r.

Termin, do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie Towarzystwu Akcyjnemu Dróg Żelaznych Dojazdowych koncesji na budowę i eksploatację wąskotorowej kolei elektrycznej od Wawra do Otwocka na podstawie powyższych studjów, upływa z dniem 27 marca 1929 r.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 27 czerwca 1928 r.

SPRAWY WARSZTATOWE I TRAKCYJNE.

125.

Nr. VI/5620/21/28 z dnia 15 kwietnia 1928 r. W sprawie materjału rur wlotowych i wylotowych przy parowozach.

W celu zmniejszenia kosztów naprawy parowozów Ministerstwo Komunikacji zarządza, aby rury wlotowe i wylotowe, w razie zmiany ich, były używane wyłącznie żelazne spawane; wobec tego zakup rur miedzianych jest wzbroniony.

126.

Nr. VI. 5319/21/28 z dnia 2 kwietnia 1928 r. W sprawie wprowadzenia w życie regulaminu warsztatowego.

Rozporządzeniem Pana Ministra Komunikacji z dnia 5 grudnia 1927 r. został ustalony regulamin warsztatów kolei państwowych, obejmujący następujące działy:

A. Klasyfikacja i podział warsztatów kolejowych,

B. ustalenie etatów personelu warsztatowego i

C. zakres czynności poszczególnych stanowisk.

Powyższy regulamin wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1928 r.

127.

Nr. VI. 1347/20/28 z dnia 28 marca 1928 r. W sprawie terminów rewizji okresowej wagonów P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji odwołuje niniejszem niżej wymienione okólniki w sprawie terminów rewizji okresowej wagonów P. K. P., a mianowicie: z dn. 20/X 1922 Nr. VI. 11538/20/22, z dn. 5/V 1924 Nr. VI. 2837/20/24, z dn. 28/XI 1924 Nr. VI. 18661/20/24, z dn. 19/XII 1924 Nr. VI. 18115/20/24, z dn. 14/IX 1925 Nr. VI. 25029/21/25, z dn. 12/XII 1925 Nr. VI. 17424/21/25, z dn. 5/II 1926 Nr. VI. 682/21/26 i z dn. 31/XII 1927 Nr. VI. 47/20/28, w zamian zaś podaje do wiadomości i ścisłego stosowania następujące przepisy:

1) Wagony osobowe i bagażowe przeznaczone do pociągów pośpiesznych komunikacji międzynarodowej podlegają rewizji okresowej po przebiegu 60.000 klm. lecz w żadnym wypadku nie rzadziej niż co 6 miesięcy, stosownie do przepisów R. J. C. część II rozdz. 2, par. 51.

2) Wagony osobowe, bagażowe i pocztowe przeznaczone dla pociągów pośpiesznych komunikacji wewnętrznej podlegają rewizji okresowej co 6 miesięcy niezależnie od przebiegu.

3) Wszystkie pozostałe wagony zaliczone do taboru wagonów osobowych nie wyłączając wagonów służbowych, salonowych i ogrzewczych, podlegają rewizji okresowej co 12 miesięcy.

U w a g a: W komunikacji wewnętrznej do pociągów pośpiesznych, mogą być włączane wagony salonowe, służbowe i ogrzewcze z rocznym terminem

rewizji okresowej. Te same wagony w razie włączenia ich do pośpiesznych międzynarodowych pociągów muszą pod względem terminu rewizji okresowej odpowiadać warunkom podanym w punkcie 1) niniejszego okólnika.

4) Wszystkie wagony wąskotorowe jakie zaliczone są do taboru osobowego podlegają rewizji okresowej co 2 lata.

5) Wszystkie wagony zaliczone do taboru towarowego podlegają rewizji okresowej co 3 lata.

Od powyższego stanowią wyjątek wagony specjalne taboru towarowego, które przeznaczone są do stałego kursowania w pociągach osobowych, a mianowicie:

a) wagony lodownie (serje Sl, Slm, Slr), wagony do przewozu ptactwa i nierogacizny (serje Sn, Sns, Smn, Sg, Sng, Skg),
b) i wagony towarowo-bagażowe (serja Ft), które są przeznaczone dla stałego kursowania w pociągach osobowych.

Wagony wymienione pod a), b) podlegają rewizji okresowej co 12 miesięcy.

Uwaga do punktu 5. Wagony stanowiące własność prywatnych firm lub osób, włączone na mocy zawartych umów do taboru towarowego P. K. P. tak zwykłe towarowe, jako też i specjalne podlegają rewizji co 3 lata.

W wypadkach jednak kiedy prywatny właściciel lub firma życzą sobie, aby wagony ich mogły być bez ograniczenia stale włączane do pociągów osobowych, wagony takie bez względu na typ muszą podlegać rewizji okresowej co 12 miesięcy.

Życzenie swoje pod tym względem prywatny właściciel powinien złożyć do odpowiedniej Dyrekcji.

6) Wagony taboru towarowego wąskotorowe podlegają rewizji okresowej co 3 lata.

Wyjątek stanowią serje wagonów wymienione pod a), b), punktu 5. Wagony te podlegają rewizji okresowej co 2 lata.

SPRAWY ZASOBOWE.

128.

Nr. VI/4008/23/28 z dnia 31 marca 1928 r. W sprawie głównych wytycznych dotyczących prowadzenia gospodarki zasobowej.

W celu uporządkowania zapasów materjałów i przestrzegania norm kapitału zasobowego, zarządzam co następuje:

1. Polecam utworzyć przy Dyrekcjach Komisje materjałowe pod przewodnictwem Prezesów Dyrekcji lub ich zastępców, w skład których to Komisyj wchodzić winni Naczelnicy Wydziałów Zasobów, Rachunkowego i Wydziałów fachowych-konsumentów. Obowiązki Komisji są następujące:

a) Zatwierdzanie wszelkich zakupów dokonywanych we własnym zakresie Dyrekcji pod względem ilości i cen. Wyjątek mogą stanowić zakupy, potrzeba których jest na tyle nagła, że nie pozwala na oczekiwanie decyzji w Komsiji, oraz wogóle zakupy, których rozmiar nie przekracza 10.000 złotych, jeżeli Naczelnik Wydziału Zasobów nie upatruje co do nich żadnych wątpliwości wymagających rozważenia w Komisji.
b) Zatwierdzanie pod względem ilościowym wniosków o zakupach zcentralizowanych, dla własnych potrzeb.
c) Badanie przyczyn nagromadzenia się nadmiarów materjałów, jako też materjałów bezobrotowych — zbędnych i stawianie wniosków o ich likwidacji.
d) Zarządzanie dochodzeń odnośnie ujawnionych braków materjałów lub nagromadzenia nadmiernych zapasów.
e) Decyzje w sprawie zastępczego użycia materjałów z nadmiernych zapasów, lub materjałów zaliczonych do zbędnych.
f) Decyzje w sprawach zastępowania materjałów droższych tańszemi.

2. Polecam opracować we wszystkich Dyrekcjach, które jeszcze tego nie zrobiły, ilościowe normy zapasów dla każdego rodzaju materjałów, dla każdego magazynu i składnicy. Normy te winien opracować Wydział Zasobów, przy współudziale Wydziałów fachowych, o ile dotyczą one materjałów specjalnych. Normy powinny być ustanowione w granicach normy dla kapitału zasobowego i podlegają zatwierdzeniu Prezesa Dyrekcji.

Przy wyznaczaniu tych norm ilościowych należy kierować się następującemi wskazówkami:

Należy rozróżniać 4 grupy materjałów używanych w kolejnictwie:

a) materjały stałego użytku, jak np. smary, czyściwo, nafta, żelazo i t. p.,
b) materjały, potrzeba których jest wypadkowa, np. cylindry parowozowe, krzyżulce, maźnice parowozowe, ważniejsze części sygnalizacji, urządzeń mechanicznych i elektrotechnicznych,
c) materjały użytku sezonowego jak szyny, podkłady, umundurowanie, cement i inne materjały budowlane, oraz materjały przeznaczone dla specjalnych robót przewidzianych w budżecie, np. instalacje wodociągowe, elektrotechniczne, urządzenia mechaniczne i t. p.
d) niektóre takie przedmioty inwentarjalne, których potrzeba nie może być nagła, np. meble, naczynia, przyrządy miernicze, drezyny i t. p. i materjały specjalnego użytku.

Dla grupy 2a normy ilościowe winny być wyznaczane:

dla magazynów pomocniczych i składnic: minimum jednomiesięczny, maximum dwumiesięczny rozchód, przyczem pod miesięcznym rozchodem należy rozumieć przeciętną miesięczną ilość wybieraną z danego magazynu lub składnicy przez służby,

dla magazynów głównych: minimum miesięczny rozchód, maximum zaś — tenże miesięczny rozchód, powiększony o rozchód w takim okresie czasu, na jaki zwykle zamawia się dany materjał. Pod miesięcznym rozchodem w magazynie głównym rozu-

mieć należy przeciętną miesięczną ilość wydawaną z tego magazynu konsumentom, z dodaniem ilości wysyłanej przeciętnie miesięcznie do innych magazynów i składnic dla uzupełnienia ich zapasów.

Normy ilościowe winny podlegać zmianom w zależności od zmiany warunków pracy danej Dyrekcji.

Dla grupy 2b należy ustalać normy ilościowe stałe, niezależnie od rozchodu, lecz w pewnym procentowym stosunku do ilości przydzielonych do danej Dyrekcji jednostek taboru danego typu, urządzeń mechanicznych, elektrotechnicznych i zabezpieczenia ruchu.

Normy dla tych materjałów winny być przedstawiane na zatwierdzenie M. K. Przy wyznaczaniu ich należy mieć na względzie, że nie powinno być w zapasach magazynów takich części, które mogą być nabyte lub wykonane w warsztatach, bez komplikacyj ruchowych lub wstrzymania wykonywania robót, przyczem jeżeli zapotrzebowanie tych części jest bardzo rzadkie. W razie skreślenia pewnych typów taboru, lub przekazania ich innym Dyrekcjom, należy wystąpić do M. K. z wnioskiem o likwidacji odpowiednich części posiadanych w zapasie.

Dla grupy 2c ilościowe normy należy ustalić minimalnie, dla potrzeb wypadkowych, nieprzewidzianych, na podstawie wskazań praktyki i niezależnie od ilości materjałów potrzebnych dla wykonania robót przewidzianych budżetem.

Dla grupy 2d żadnych norm nie wyznacza się, ponieważ przedmioty te nie powinny być trzymane w zapasach, lecz powinny być zakupywane w ilościach zgłoszonych w zapotrzebowaniach; po dostawie powinny one być przekazywane konsumentom niezwłocznie.

3. Przy wyznaczaniu norm ilościowych zgodnie z ogólnemi wskazówkami p. 2 należy zwracać szczególną uwagę na specjalizację składnic, ażeby składnice drogowe i elektrotechniczne nie miały w swych zapasach materjałów ogólnego użytku, jak również ażeby magazyny pomocnicze nie miały w swych zapasach materjałów, które winny być tylko w głównych magazynach lub w składnicach specjalnych, jak druki, umundurowanie i inne materjały i części, zapotrzebowanie których zdarza się b. rzadkoi wypadkowo.

4. Wszelkie zakupy, nie wyłączając materjałów specjalnego przeznaczenia, przeprowadza Wydział Zasobów. W wyjątkowych wypadkach, kiedy zakup jakiegoś materjału jest tak pilny, że niema czasu na przeprowadzenie zapotrzebowania w zwykłym trybie, zakup może dokonać Wydział fachowy, nie na zapas jednak, lecz bezpośrednio na rachunek danej roboty, a więc w ilości niezbędnej natychmiast, przytem zakup taki winien być uzgodniony z Wydziałem Zasobów.

5. Przy zatwierdzaniu wniosków Wydziału Zasobów o zakupach materjałów grupy 2a Komisja materjałowa winna się kierować następującemi zasadami:

Zasadniczo należy dążyć, o ile to będzie możebne, do zawierania umów na dostawy materjałów stałego użytku w ilości całorocznego lub półrocznego zapotrzebowania z tem, że dostawy będą wykonywane w miarę potrzeby; taki system da w rezultacie najmniejsze obciążenie kapitału zasobowego.

Jeżeli warunki rynku nie dają możności zawierania umów rocznych, to należy stosować zamówienia zasadniczo kwartalne. W tym wypadku należy ilość materjału do zakupu ustalać teoretycznie w następujący sposób:

Oznaczając:

okres czasu jaki zwykle upływa od chwili ustalenia zapotrzebowania do chwili otrzymania materjału w magazynie . . . . . . T miesięcy
okres czasu na jaki zamawia się materjał (3,4 lub 6 miesiący) . . . t "
remanent danego materjału w głównych magazynach w chwili ustalenia zapotrzebowania . . . . . . r
ilość danego materjału już zamówiona, lecz jeszcze niedostarczona . . p
minimalny zapas, jaki zawsze winien być w magazynie . . . . m
przeciętne miesięczne zużycie danego materjału . . . . z
ilość danego materjału podlegająca zamówieniu, N,

otrzymamy:

$$N = (T + t) . z + m - (r + p)$$

Wzór ten wykazuje, że dla prawidłowego określenia rozmiaru zakupu należy mieć ścisłe dane o remanentach, o wydanych zamówieniach, lecz jeszcze nie wykonanych i o przeciętnem miesięcznem zużyciu materjału. Okres czasu T, jaki upływa od chwili preliminowania zakupu do chwili otrzymania materjału w magazynie, należy ustalić na podstawie praktyki każdej Dyrekcji dla poszczególnych rodzajów materjałów.

Określając w ten sposób, na podstawie danych głównego magazynu, ilość materjałów do zakupu, należy przyjąć pod uwagę nadmiary tych materjałów w pomocniczych magazynach i składnicach, zapasy materjałów o przybliżonych wymiarach i gatunku, które mogą być użyte wzamian żądanych, wreszcie, przy zakupach we własnej kompetencji, nadmiary takich materjałów w innych Dyrekcjach i odpowiednio zmniejszyć ilość do zakupu, obliczoną na podstawie powyższego wzoru.

6. Zakupy materjałów grupy 2b winny być dokonywane tylko dla uzupełnienia ustalonych norm, a przytem z wielką oględnością, aby nie zamawiać takich części, które są w nadmiarze w innych Dyrekcjach, lub też mogą się okazać zbędnemi z powodu wycofania z ruchu pewnych jednostek taboru, urządzeń mechanicznych, elektrotechnicznych i t. p.

7. Materjały grupy 2c należy zakupywać w ilościach przewidzianych w budżecie, jak np. umundurowanie, szyny, podkłady i t. p. lub też w ilościach określonych kosztorysami dla robót przewidzianych w budżecie, wreszcie w ilościach niezbędnych dla uzupełnienia minimalnych norm; przy zakupach winny być uwzględniane swoje remanenty i nadmiary innych Dyrekcyj. Przy oddawaniu robót przedsiębiorcom należy posiadane nadmiary mieć na uwadze, zobowiązując przedsiębiorcę do użycia do robót odnośnych materjałów z zapasów Dyrekcyj.

8. Zakupy materjałów grupy 2d mogą być dokonywane tylko na konkretne zapotrzebowanie Wydziałów, a nie na zapas; zakup takich materjałów

może mieć miejsce wtedy tylko, jeżeli niema nadmiaru tych materjałów w innych Dyrekcjach.

9. Wnioski o zakupach opracowuje Wydział Zasobów zgodnie z działającemi przepisami gospodarki materjałowej i przedkłada Komisji ze wszelkiemi danemi niezbędnemi dla powzięcia decyzji. Wnioski te w formie protokułu, zatwierdzone podpisami obecnych członków Komisji, służą Wydziałowi zasobów za podstawę do wydania zamówień we własnym zakresie działania Dyrekcji, lub zgłoszenia do centralnego zakupu.

10. Zapotrzebowań innych Dyrekcyj na zakup materjałów z zakresu zakupywanych centralnie przez daną Dyrekcję, Komisja Materjałowa tej Dyrekcji merytorycznie nie bada, lecz tylko, badając nadmiar danego materjału w inych D. K. P., dysponuje im, zmniejszając w ten sposób wielkość centralnego zakupu. Zgłoszenia zapotrzebowań materjałów zakupywanych centralnie winny być sporządzane na ustalonych formularzach i w określonych terminach. Zgłoszenia te winny składać wszystkie Dyrekcje bez względu, czy potrzebują uzupełnienia zapasu danego materjału, czy nie, a to w celu wykazania swoich remanentów i nadmiarów do dyspozycji organu przeprowadzającego zakup centralny.

11. W celu jaknajprędszego zlikwidowania nadmiaru zapasów materjałów, jak również materjałów nie przydatnych dla kolejnictwa, zleca się Prezesowi Dyrekcji, gdzie to jeszcze nie zostało wykonane, utworzenie Komisji fachowych dla zbadania tych nadmiarów, sposobu ich zużycia, jak również stwierdzenie zapasów, które dla kolejnictwa są niezdatne. O ile likwidacja tego rodzaju zapasów nie pociąga za sobą strat na kapitale zasobowym, to Prezesi Dyrekcji mogą ją przeprowadzać swoją władzą, w razie zaś przeciwnym sprawa winna być rozważona w Komisji materjałowej i wnioski co do likwidacji, ze wskazaniem przyczyn powstałych nadmiarów, lub zapasów niezdatnych dla kolejnictwa winny być przedstawione do M. K.

12. W celu dania Dyrekcjom posiadającym nadmiary lub zbędne materjały, możności zapobiegania zakupywaniu takich materjałów przez inne D. K. P. polecam, ażeby Dyrekcje, rozsyłając lub ogłaszając wezwania do składania ofert na dostawę wszelkich materjałów, przesyłały odpisy tych wezwań wszystkim Dyrekcjom. W ten sposób każda Dyrekcja posiadająca dany materjał do dyspozycji, będzie zawsze miała możność zapobiec niepotrzebnemu zakupowi przez inną Dyrekcję. Powyższe uważać należy jako środek zapobiegawczy, nie zwalniający Dyrekcyj od przesyłania sobie okresowych wykazów materjałów zbędnych i nadmiernych i korzystania z nich.

13. Wydział Zasobów winien ustawicznie czuwać nad działalnością magazynu i składnic, — w tym celu należy okresowo możliwie często zarządzać inspekcje przez należycie instruowanych kontrolerów magazynowych, którzy mają badać: Czy maximalne ilościowe normy zapasów nie są przekroczone i wyjaśniać przyczyny przekroczeń, czy nie zaszły okoliczności wskazujące na potrzebę zmiany normy dla jakiegoś materjału, np. mniejszy rozchód lub zbyt częste zapotrzebowanie uzupełnienia wskutek wzmożonego zużycia, czy niema w tym czy w innym magazynie lub składnicy materjałów bezobrotowych, które należy przenieść do innych, wreszcie czy zapotrzebowania na uzupełnienie zapasów, lub zakup, są zgłaszane prawidłowo; zauważone w sprawozdaniach kontrolerów magazynowych nieprawidłowości odnośnie zakupów lub spożycia materjałów Wydział Zasobów winien wnosić na decyzję Komisji materjałowej.

14. Podane wyżej ogólne wskazówki o wyznaczaniu norm ilościowych i o zakupach nie wyczerpują całkowicie tej sprawy, przytem nie powinny być stosowane mechanicznie, bez ścisłej analizy okoliczności mogących mieć wpływ na decyzje o zakupach tego lub innego materjału.

Zlecam Prezesom Dyrekcyj i Naczelnikom Wydziałów traktować sprawę zakupu materjałów i wogóle gospodarkę materjałową jako sprawę pierwszorzędnej wagi, ponieważ znaczne sumy uwięzione w zapasach materjałów bezużytecznie przyczyniają kolejnictwu poważne straty i dołożyć wszelkich starań do najdalej idącego zmniejszenia zapasów materjałów, bez uszczerbku dla ruchu i bez przerw w wykonaniu robót; w tym celu normy ilościowe zazapasów i zakupy winny być tak regulowane, ażeby się układały w granicach norm kapitału zasobowego danej Dyrekcji; istniejące nadmierne zapasy i materjały zbędne dla kolejnictwa winny być jaknajprędzej zlikwidowane z najmniejszą stratą, wreszcie należy bezwzględnie zapobiec tworzeniu się nowych nadmiarów. Odpowiedzialność za wyniki gospodarki materjałowej ponoszą:

Wydział Zasobów:

a) za ścisłość danych o remanentach, nadmiarach, przeciętnych rozchodach miesięcznych i t. p. danych niezbędnych Komisji materjałowej dla powzięcia decyzji o zakupach;
b) za przyjęcie do zapasu magazynów materjałów, części zapasowych lub inwentarza ponad ilość zamówioną, lub bez zamówienia (wytwór własny);
c) za niezgłoszenie Prezesowi Dyrekcji danych o zakupach dokonanych na żądanie Wydziałów fachowych, a nie wybranych;
d) za niewykorzystanie nadmiaru materjałów o wymiarach lub gatunkach zbliżonych do żądanych, jeśli o wykorzystaniu nie stawiał wniosku Komisji materjałowej, przy zatwierdzaniu zakupu;
c) za zakupy, które wyjątkowo (patrz p. 1a) przeprowadzone były bez wnoszenia na Komisję materjałową.

Wydziały fachowe:

a) za żądanie zakupu nadmiernych ilości i materjałów dla wykonania robót przewidzianych w budżecie;
b) za żądanie zakupu materjałów, części zapasowych i inwentarza, nie wybranych następnie;
c) za niewykorzystanie materjałów o wymiarach i gatunkach zbliżonych do zgłoszonych do zakupu;

d) za doraźne zakupy dokonane przez nich samodzielnie.

Prezesi Dyrekcji odpowiedzialni są za nieuzasadnione przekroczenie norm kapitału zasobowego i za całokształt gospodarki materjałowej.

Dla porównania działalności Prezesów poszczególnych Dyrekcyj, zasadniczo będzie służyć stosunek kapitału zasobowego do ogólnej sumy wydatków eksploatacyjnych i do przeciętnego miesięcznego rozchodu materjałów.

Niniejsze rozporządzenie unieważnia sprzeczne z niem odnośne wskazówki uprzednich rozporządzeń i przepisów.

129.

Warunki techniczne na dostawę bieli cynkowej dla P. K. P.

Zewnętrzny wygląd:

Biel cynkowa powinna być pulchna, błyszcząco - biała i jednolita we wszystkich warstwach, wolna od mechanicznych zanieczyszczeń i posiadać na opakowaniu markę fabryczną.

Próbne badanie:

Mechaniczne zanieczyszczenia jak to: piasek, szpat, gips i t. p. nie mogą przekraczać 0,3%, co sprawdza się przez rozpuszczenie próbki bieli cynkowej w rozcieńczonym kwasie siarkowym solnym, przyczem biel cynkowa powinna rozpuścić się całkowicie, obce zaś ciała pozostają nierozpuszczone. Biel cynkowa nie może posiadać domieszki bieli ołowianej, co sprawdza się przez wprowadzenie do zawieszonej w wodzie bieli cynkowej siarkowodoru, przyczem fałszowana biel cynkowa szybko ciemnieje.

Biel cynkowa roztarta z pokostem w stosunku 2/3 bieli i 1/3 pokostu i rozprowadzona cienką warstwą na płycie szklanej, po wyschnięciu powinna dawać zupełnie gładką powierzchnię i pod wpływem czynników zewnętrznych nie powinna zmieniać koloru.

Biel cynkowa I-go gatunku do lakierowania (z pieczęcią zieloną) powinna zawierać conajmniej 99,7% ZnO, być idealnie rozproszkowana a przy roztarciu między palcami nie wykazywać najmniejszej szorstkości.

Biel cynkowa II-go gatunku do celów technicznych pozalakierowaniem (z pieczęcią czerwoną) powinna zawierać 99,4% ZnO i dawać się przesiewać całkowicie przez siatkę mosiężnc Nr. 80.

Próby laboratoryjne:

Z różnych warstw dostarczonej partji czerpie się po kilka garści bieli cynkowej, poczem po dokładnem zmieszaniu, bierze się na próbę około 1 klg. Próbną ilość bieli umieszcza się w 2-ch słoikach, z których po zalakowaniu 1-en przechowuje się, drugi zaś wysyła się do analizy chemicznej.

Słoiki powinny mieć zewnątrz nalepione etykiety i wewnątrz umieszczoną kartkę z podaniem zawartości słoika, firmy, daty wziętych prób i numeru zamówienia dostarczonej partji bieli cynkowej.

Analiza chemiczna ma za zadanie:

1) Określić ilość tlenku ołowiu, którego nie może być więcej niż 0,02%.

2) Określić zawartość tlenku cynku, którego powinno być nie mniej jak 99,7% w pierwszym gatunku i 99,4% w drugim gatunku,

3) oznaczyć zawartość wody, której nie może być więcej niż 0,3% w pierwszym gatunku i 0,6% w drugim gatunku.

Powtórne badanie:

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wynik badania pierwszej próby, na podstawie której biel cynkową zabrakowano, przeprowadza się, na żądanie i koszt dostawcy, powtórną analizę z ponownie wybranej podwójnej już ilości bieli cynkowej i wymieszaną próbkę wagi 1½ klg. umieszcza się w zalakowanych słoikach, opatrzonych zewnątrz i wewnątrz w etykiety, przyczem 1-en słoik przechowuje się zaś dwa pozostałe wysyła się do 2-ch laboratorjów według własnego wyboru.

Przyjęcie całej partji bieli cynkowej zależne jest od dodatnich wyników obu analiz, przeprowadzonych w 2-ch laboratorjach, w przeciwnym razie, chociażby jedna analiza wykazała wyniki ujemne, cała partja bieli cynkowej zostaje zabrakowana, dostawca zaś niema prawa do jakichkolwiek pretensyj za poniesione straty.

130.

WARUNKI TECHNICZNE

na dostawę cegieł ogniotrwałych i kamieni szamotowych do palenisk parowozowych.

Cegła ogniotrwała i kamienie szamotowe do palenisk parowozowych powinny być wyrobione z gliny ogniotrwałej wysokiego gatunku, zmieszanej z przepaloną i miałko roztartą glinką (szamotą).

Cegła nie powinna być krucha, powinna być w złomie drobno ziarnista i nie kruszyć się przy obróbce.

Pod uderzeniem młotka cegła powinna wydawać dźwięczny ton.

Zewnętrzny wygląd:

Cegła ogniotrwała i kamienie szamotowe do palenisk parowozowych powinny mieć powierzchnię równą gładką z prawidłowemi krawędziami bez miejsc szklistych i bez pęknięć.

Cegły i kamienie mogą mieć drobne rysy włoskowate, ale w niewielkiej ilości. Rysy te przy wzrastaniu temperatury nie powinny się powiększać.

Ciężar gatunkowy:

Ciężar gatunkowy masy suchej (mielonego kamienia) winien wynosić 2,3 — 2,6.

(Ciężar gatunkowy cegły = 1,80 — 1,90)

Wymiary:

Kamienie i cegły winny posiadać wymiary zgodne z zatwierdzonemi rysunkami i wzorami lub stosownie do wskazań zamówienia kształtu:

przy wymiarach do 100 mm. dopuszczalne jest odchylenie + 3 mm;

dla wymiarów ponad 100 mm. dopuszczalne ododchylenie + 2%.

Wygięcie w kierunku długości nie powinno przekraczać + 2%.

Porowatość.

Porowatość nie może przekraczać 20 — 25%. Dla określenia porowatości należy zważyć kamień dobrze wysuszony (przy 200°C) a następnie zanurzyć go w wodzie na jedną godzinę; oznaczając wagę wysuszonej cegły przez G_1, a wagę zanurzonej do wody po wyjęciu przez G_2, porowatość w procentach otrzyma się z następującego wzoru:

$$\frac{(G_2 - G_1)\ 2.5.100}{G_1} \leq 20 - 25\ ^0/_{00}$$

Wytrzymałość na ciśnienie:

Cegła o wymiarach 25 × 12 × 6,5 cm. ustawiona na boku 25 × 6,5 i obciążona prostopadle do tej płaszczyzny winna wytrzymać nacisk najmniej 140 kg/cm² bez uszkodzeń. Uszkodzenia z powodu nierówności brzegów nie mogą być brane pod uwagę. Normalne te cegły powinny być wyrabiane z tego samego materjału co i cegły sklepieniowe i jednocześnie z temi wypalane.

Wytrzymałość na zmianę temperatury:

Cegły i kamienie do palenisk parowozowych nie powinny kruszyć się od nagłej zmiany temperatury przy próbie dokonanej przez raptowne zanurzanie cegły lub kamienia nagrzanego do 1200°C w wodzie o temperaturze 15°C.

Próbę należy powtórzyć kilkakrotnie (3 — 4 razy).

Temperatura topienia.

Początek topnienia się kamieni lub cegły nie powinien następować w temperaturze niżej 1710 — 1730°C co odpowiada Nr. 32 — 33 stożka Seegera.

Do prób mogą być wzięte odłamki cegieł lub kamieni.

Cegła czy odłamki powinny być przed wrzuceniem do pieca przez czas dłuższy trzymane w cieple, ażeby usunąć wszelkie ślady wilgoci.

Cegły i kamienie winny posiadać wyraźny znak fabryczny.

Próbom podlegają nie mniej jak 2 sztuki cegły z każdej dostawy.

Cegły i kamienie nie wytrzymujące prób odrzuca się w całych partjach, z których próby były brane.

Powtórne próby:

Na żądanie i koszt dostawcy można z odrzuconemi partjami kamieni lub cegieł ponowić wszystkie wymienione próby w ten sposób, że z każdej odrzuconej partji dowolnie wybiera się po 4 kamienie lub cegły, przyczem takowe powinny wytrzymać wymagane próby.

W razie ujemnych wyników chociażby jednej powtórnej próby odrzuca się tę partję z których próby były brane, przyczem dostawca nie może rościć żadnych pretensyj z tytułu poniesionych strat.

131.

Warunki techniczne na dostawę karbidu dla P. K. P.

Karbid, pod względem jakości i wielkości ziarn, winien ściśle odpowiadać warunkom zamówienia i zatwierdzonej próbce, być wolnym od wszelkich mechanicznych zanieczyszczeń i nie posiadać domieszek obcych ciał, sztucznie zwiększających jego wagę.

Ziarna karbidu winny w przybliżeniu posiadać jednakową wielkość, przyczem pyłu i części drobnych, przechodzących przez otwory w sicie wielkości 1 mm², nie powinno być więcej, jak 5%.

Karbid winien być dostarczony w żelaznych, hermetycznych naczyniach (bębnach), w stanie nieuszkodzonym, które powinny posiadać znak wytwórni.

Karbid, zalany wodą, winien wytworzyć z 1 kg. przy temp. 15° C i pod ciśnieniem 760 mm.:

dla karbidu o granulacji 25/35, 25/50, 35/50 lub 50/80 mm. — 270 litrów,

dla karbidu o granulacji: 15/25 mm. — 250 litrów,

dla karbidu o granulacji: 4/6, 6/8 lub 8/15 mm. — 230 litrów nieoczyszczonego acetylenu.

Cyfry te rozumieją się z tolerancją 5%.

Związków fosforowych w nieoczyszczonym acetylenie dopuszcza się tylko w ilości do 0,04%.

Próby laboratoryjne.

Po dokonaniu zewnętrznych oględzin i odrzuceniu bębnów uszkodzonych należy z 5% dostarczonej partji karbidu z różnych warstw wybrać czerpakiem około 5 kg. karbidu, poczem dokładnie wymięszać i wydzielony z próbnego karbidu 1 kg. poddać analizie chemicznej.

Wybraną próbkę umieszcza się w 2 zalutowanych naczyniach, poczem jedno z nich przechowuje się, drugie zaś wysyła się do laboratorjum chemicznego według własnego wyboru.

Naczynia winny być zewnątrz nalepione etykiety i wewnątrz umieszczona kartki z podaniem: zawartości naczynia, firmy, daty wziętych prób i numeru zamówienia dostarczonej partji karbidu.

Analiza chemiczna ma za zadanie:

1) sprawdzić czy karbid nie zawiera niedopuszczalnych domieszek obcych ciał;

2) określić ilość otrzymanego z 1 kg. karbidu nieoczyszczonego acetylenu przy temp. 15° C i pod ciśnieniem 760 mm.;

3) określić procentową ilość wydzielonych wolnych związków fosforowych.

Powtórne badanie.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wynik badania I-ej próby, na podstawie których karbid został zabrakowany, można przeprowadzić na żądanie i koszt dostawcy powtórną analizę z ponownie nabranej podwójnej już ilości karbidu, z którego, wybiera się około 1½ kg.

Próbny karbid umieszcza się w 3-ch naczyniach zaopatrzonych w etykiety, z których 1-en przechowuje się, dwa pozostałe wysyła się do 2 laboratorjów według własnego wyboru.

Przyjęcie dostarczonego karbidu zależnem jest wtedy od dodatnich wyników obu analiz, przeprowadzonych w 2 laboratorjach, w przeciwnym wypadku, w razie ujemnych wyników chociażby jednej analizy, cała partja karbidu zostaje odrzucona, dostawca zaś nie ma prawa do jakichkolwiek pretensyj za poniesione straty.

132.

PRZEPISY

o wykonywaniu przez Drukarnię Państwową w Warszawie ujednostajnionych druków P. K. P. Ser. A. Nr. Nr. 51 — 71, mających charakter dokumentu urzędowego oraz o używaniu tych druków przez Dyrekcje K. P.

§ 1.

Do kategorji druków mających charakter dokumentu urzędowego zalicza się, zgodnie z mianownictwem druków, następujące druki:

P.K.P. Ser. A. Nr. 51 — Dowód tożsamości osoby dla pracowników kolejowych,
" " " 52 — Karta tożsamości osoby,
" " " 53 — Bilet bezpłatny okres. imienny Kl. I
" " " 54 — Bilet bezpłatny okres. imienny Kl. II
" " " 55 — Bilet bezpłatny okres. imienny Kl. III
" " " 56 — Bilet bezpłatny okres bezimienny Kl. I
" " " 57 — Bilet bezpłatny okres bezimienny Kl. II
" " " 58 — Bilet bezpłatny okres bezimienny Kl. III
" " " 59 — Bilet bezpł. na przejazd jednorazowy Kl. I
" " " 60 — Bilet bezpł. na przejazd jednorazowy Kl. II
" " " 61 — Bilet bezpł. na przejazd jednorazowy Kl. III
" " " 62 — Zaświad. na nabycie biletu za 1/5 ceny taryf.
" " " 63 — Zaświad. na nabycie biletu za ½ ceny taryf.
" " " 64 — Bilet bezpł. tygodniowy dla rzemieśl. i robotn.
" " " 65 — Bilet żywnościowy,
" " " 66 — Zaświadczenie na przewóz bagażu,
" " " 67 — Zaświadczenie na bezpł. jednorazowy przewóz ruchomości pracowników kolejowych.
" " " 68 — Zaświadczenie, że posiadacz bierze udział służbowo w ruchu sąsiedzkim z Niemcami.
" " " 69 — Dowód tożsamości dla pracownika zamieszkałego na stacji, leżącej na obcem terytorjum.
P.K.P. Ser. A. Nr. 70 — Dowód tożsamości dla rodziny i służby pracownika zamieszkałego na obcem terytorjum.
" " " 71 — Świadectwo ze złożonych egzaminów (w opracowaniu).

§ 2.

Z liczby druków, powyżej wyszczególnionych, „Karty tożsamości osoby" winny być dostarczane przez Drukarnię Państwową — w postaci luźnych druków, bez numeracji, wszystkie zaś pozostałe druki — zbroszurowane, z numeracją a mianowicie: „Dowody tożsamości osoby" i „Bilety żywnościowe" — jako książeczki numerowane, zaś bilety i zaświadczenia — jako bloki numerowane. Wszystkie poszczególne druki winny być zaopatrzone na lewym dolnym rogu w ustaloną w mianownictwie druków serję i numer druku, naprz. „sprzedażny" lub „ścisłego zarachowania" P. K. P. Ser. A. Nr. . . . ., zaś druki numerowane oprócz tego winny mieć na górze numerację bieżącą oraz serję grupy, licząc po 100.000 druków w grupie, oraz rok wykonania druku, naprz. Nr. 002505 Ser. A/27.

Numerację bieżącą winna wykonać Drukarnia Państwowa serjami po 100.000 druków i rozpoczynać każdą serję od N-ru pierwszego. Serje oznacza się dużemi literami alfabetu, poczynając od litery A na każdy rok.

Każdy blok danej serji winien posiadać również na okładce numerację bieżącą, serję grupy oraz początkowy i ostatni numer zawartych w nim druków.

Ministerstwo Komunikacji przy wydawaniu zamówień Drukarni Państwowej ustala numerację bieżącą i serję grup dla poszczególnych druków i podaje je w odpisach zamówień do wiadomości wszystkich Dyrekcyj K. P.

§ 3.

Wszystkie druki, wyszczególnione w § 1-ym, zamawia Ministerstwo Komunikacji dla wszystkich Dyrekcyj K. P. w Drukarni Państwowej w Warszawie, która winna wykonywać druki zamówione, według wzorów zatwierdzonych przez M. K., i zgodnie z mianownictwem druków oraz dostarczać je Dyrekcji K. P. w Warszawie.

Dyrekcja K. P. w Warszawie prowadzi według zamieszczonego w końcu niniejszych przepisów wzoru księgę sznurową przychodu i rozchodu druków zamówionych i, po dokonaniu odbioru jakościowego i ilościowego druków, rozsyła je poszczególnym Dyrekcjom K. P. w ilościach oznaczonych w zamówieniu M. K. i wartością wysłanych druków obciąża odnośną Dyrekcję K. P.

§ 4.

Druki wymienione w § 1 winny być przed oddaniem do użytku zaopatrzone w stempel tłoczony (suchy) bądź przez poszczególne Dyrekcje K. P. bądź przez Drukarnię Państwową, według wzoru, zatwierdzonego przez M. K.

Dyrekcja K. P. w Warszawie obowiązana jest, przesznurowane przez Drukarnię Państwową ksią-

żeczki i bloki, odpowiednio oparafować, t. j. końce sznurków przytwierdzić do okładki własną pieczęcią lakową, a końce tasiemek w dowodach osobistych suchym stemplem i każdy blok zaopatrzyć w adnotację: „Niniejszy blok zawiera . . . . . (tyle a tyle) blankietów od N-ru . . . . . do N-ru . . . . . Podpis osoby upoważnionej . . . . ."

§ 5.

Na wzór Dyrekcji K. P. w Warszawie (§ 3), poszczególne Dyrekcje K. P. winny prowadzić u siebie podług załączonego wzoru, ogólną kontrolę druków otrzymanych i wydanych, według serji i numerów, podanych przez Dyrekcję K. P. w Warszawie oraz szczegółową kontrolę dowodów osobistych i biletów na wprowadzonych w tym celu drukach P. K. P. Ser. A. Nr. Nr. 35 i 36.

Pozatem wszystkie druki omawiane, jako druki ścisłego zarachowania lub sprzedażne, podlegają kontroli, w myśl zarządzenia M. K. z dn. 21 października 1926 r. Nr. VI. 4329/23/26.

(Strona 1).

SKOROWIDZ DRUKÓW

Nr. porz.	P. K. P. Sar. A.	Nazwa druku	stronica
1	Nr. 51	Dowód tożsamości osoby dla pracowników kolejowych	
2	„ 52	Karta tożsamości osoby	
3	„ 53	Bilet bezpłatny okres. imienny Kl. I.	
4	„ 54	„ „ „ „ Kl. II.	
5	„ 55	„ „ „ „ Kl. III.	
6	„ 56	„ „ „ bez imienny Kl. I.	
7	„ 57	„ „ „ „ Kl. II.	
8	„ 58	„ „ „ „ Kl. III.	
9	„ 59	Bilet bezpł. na przejazd jednorazowy Kl. I.	
10	„ 60	„ „ „ „ „ Kl. II.	
11	„ 61	„ „ „ „ „ Kl. III.	
12	„ 62	Zaświad. na nabycie biletu za 1/5 ceny taryf.	
13	„ 63	„ „ „ „ „ 1/2 „ „	
14	„ 64	Bilet bezpł. tygodniowy dla rzemieśl. i robotn.	
15	„ 65	Bilet żywnościowy	
16	„ 66	Zaświadczenie na przewóz bagażu	
17	„ 67	Zaświad. na bezpł. jednor. przewóz ruchomości pracowników kolejowych . .	
18	„ 68	Zaświadczenie, że posiadacz bierze udział służbowo w ruchu sąsiedzkim z Niemcami	
19	„ 69	Dowód tożsamości dla pracownika zamieszkałego na stacji leżącej na obcem terytorjum	
20	„ 70	Dowód tożsamości dla rodziny i służby pracownika zamieszkałego na obcem terytorjum	
21	„ 71	Świadectwo ze złożonych egzaminów (w opracowaniu)	

(Strona 2).

Przychód **Nazwa druku** ....

Otrzymano		Od kogo	Klasy								
			I			II			III		
Data	Nr. dziennika		serja	ilość	od Nr. do Nr.	serja	ilość	od Nr. do Nr.	serja	ilość	od Nr. do Nr.

(Strona 3).

Rozchód

Wysłano		Do kogo	Klasy								
			I			II			III		
Data	Nr. dziennika		serja	ilość	od Nr. do Nr.	serja	ilość	od Nr. do Nr.	serja	ilość	od Nr. do Nr.

ZAWIADOMIENIA:

W Y K A Z

ogłoszonych ustaw i rozporządzeń w „Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej", dotyczących bezpośrednio lub pośrednio Ministerstwa Komunikacji.

Nr. Dzien. Ustaw R. P.	1928 data	Pozycja	Treść rozporządzenia
43	2/IV	419	Ustawa z dnia 31 marca 1928 r. o prowizorjum budrzetowem na czas od 1 kwietnia do 30 czerwca 1928 r.
"	"	421	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 marca 1928 r. uzupełniające rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 marca 1924 r. o zakładach naukowych i egzaminach szkolnych wystarczających do osiągnięcia stanowiska w państwowej służbie cywilnej.

(Sprawy szczegółowo - osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Mianowanie:

Skibniewska Marja — pracown. Kierownictwa Przebudowy Węzła Warszawskiego — urzędnikiem Ministerstwa Komunikacji w IX stopniu służbowym urzędników państwowych.

Przeniesienie do stałej służby w Ministerstwie Komunikacji:

Żarski Antoni — adjunkt P. K. P. — z Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie w dotychczasowym charakterze i dotychczasowem uposażeniem.

Zwolnienie ze służby:

Inż. Pawłowski Alesander — Inspektor Ministerjalny w Głównej Inspekcji Komunikacji — na zasadzie art. 116 ustawy z dnia 17 lutego 1922 r.

Wydalenie ze służby:

Rajkowski Kazimierz — sekretarz Ministerstwa Komunikacji — w drodze dyscyplinarnej w myśl art. 77 p. 5 ustawy o państwowej służbie cywilnej.

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.

Mianowania:

Inż. Iżycki Herman Aleksander — Zastępca Naczelnika Oddziału Drogowego Dyrekcji Kolei Pań-

stwowych w Warszawie, — Kierownikiem Działu Drogowego w Wydziale Kolei Wąskotorowych tej samej Dyrekcji.
Nr. I/5090/1/28.

Wędrychowski Wacław Tadeusz — Kierownikiem Działu Procesowego w Wydziale Prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.
Nr. I/4441/1-F/27.

Czaplicki Michał, Kierownik Działu Towarowego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, — Kierownikiem Działu Reklamacyjnego w tymże Wydziale i Dyrekcji.
Nr. I. 4904/28.

Inż. Lau Karol, Kontroler Eksploatacyjny Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie, — Kierownikiem Działu Pasażerskiego i Technicznego w Wydziale Eksploatacyjnym tejże Dyrekcji.
Nr. I/1806/28.

Inż. Sadkowski Antoni, Kontroler Drogowy Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, — Kierownikiem Działu Drogowego w Wydziale Kolei Wąskotorowych tejże Dyrekcji.
Nr. I. 3674/1-F/28.

Sommer Kazimierz, St. Asesor Biura Rozrachunkowego Kolei Państwowych w Bydgoszczy, — Kierownikiem Działu Rewizyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Dziedzicki Bronisław, St. Asesor w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, — Kierownikiem Działu Towarowego w tymże Wydziale i Dyrekcji.
Nr. I/4904/28.

Przeniesienia ze względów służbowych w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu:

Szwestka Mieczysław, Kierownik Działu Rewizyjnego — na stanowisko Kierownika Działu Ogólnego;

Bukowski Marcin, Kierownik Działu Ogólnego— na stanowisko Kierownika Działu Reklamacyjnego;

Drozdowicz Maksymilian, St. Asesor i p. o. Kierownika Działu Buchalteryjnego, — na stanowisko p. o. Kierownika Działu Rewizyjnego.
Nr. I. 5973/1-D/28.

Zwolnienie ze służby:

Serdakowski Bronisław Leon, Naczelny Lekarz Szpitala kolejowego w Brześciu Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — z dn. 1 kwietnia 1928 r. — na mocy art. 6 Tymczasowych Przepisów Ogóln. o służbie na państwowych kolejach żelaznych w Okręgu Dyrekcji Wileńskiej (Dz. Rozp. Dyr. Wileńskiej K. P. z dn. 30.I.1920 r. Nr. 2).
Nr. I/5105/28.

KONKURS

na stanowisko Kierownika Działu Buchalteryjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia oraz dłuższa wszechstronna praktyka w tej gałęzi służby.
Termin wnoszenia podań do dn. 25 maja 1928 r.
Nr. I/5973/1-D/28.

Sprostowanie.

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 8 z dnia 10 kwietnia 1928 r. należy sprostować następujące omyłki:

w poz. 77 rozp. M. K. z d. 2/4 1928 r. Nr. I. 5539/2/28
w § 2 w wierszu trzecim od dołu zamiast: **„parowozu"** ma być **„parowozem"**
w § 3 pkt. 3 zamiast: „odpowiednie" ma być: „odpowiednio"
w ustępie pierwszym § 5 zamiast: „wymi-nony" ma być: „wymieniony".

„ 78 rozp. M. K. z d. 2/4 1928 Nr. I. 5539/2/28
w ustępie drugim pkt. a) i b) zamiast: „Państwowych Katowicach" ma być: „Państwowych w Katowicach"
w ustępie piątym zamiast: „Podwyższeni" ma być „Podwyższenie".

„ 79 rozp. Rady Ministrów z dnia 17/10 1927 r.
w ustępie pierwszym w wierszu trzecim: „(Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 116 ...)" należy skreślić: „poz. 116"
w § 12 w wierszu drugim zamiast: „5 dni" ma być: **„6 dni"**
w wierszu trzecim zamiast: „stakiem" ma być: „statkiem"
w § 24 zamiast: „Rozoprządzenie" ma być: „Rozporządzenie".

Drukarnia Państwowa. Nr. 40767. 11.IV.28. 7900.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1928 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.